THE LIBRARY
BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
PROVO, UTAH

323.

6293 **Armand,** in Mexico. 4 Bde. Hann. 1865. (18,—). 9 —
6294 — Friedrichsburg, die Colonie d. dtschn. Fürsten-Vereins in Texas. 2 Bde 3 —
Leipz. 1867.
6295 — amerikan. Jagd- u. Reiseabenteuer. Stuttg. 1858. El. Lwd., wie neu.(8,-). 4 —
6296 — an der Indianergrenze. 4 Bde. Hann. 1859. (18,—). 9 —
6297 — bis in die Wildniss. 4 Bde. Bresl. 1858. (15,—). 7 50
6298 — Sklaverei in Amerika. 3 Bde. Hann. 1862. (13,50). 6 50
6299 — Carl Scharnhorst. Abenteuer e. dtschn. Knaben in Amerika. Mit Abbild. Hann. 1863. El. Lwd., wie neu. 3 25

917.7
H43m
v.2

Lieferung I. Preis 1 Mark.

Mississippi-Fahrten.

Reisebilder aus dem amerikanischen Süden (1879 – 1881)

Von

Ernst von Hesse-Wartegg.

Zweite Hälfte

Mit vielen Abbildungen.

Leipzig
Verlag von Carl Reissner.
1882.

Neue Ausgabe in acht Lieferungen à 1 Mark.

Urtheile der Presse

über

Mississippi-Fahrten.

Reisebilder aus dem amerikanischen Süden

von

Ernst von Hesse-Wartegg.

Ernst von Hesse-Wartegg beweist in seinem neuesten Reisewerke wiederum sein ausserordentliches Talent in der klaren und lebendigen Darlegung empfangener Eindrücke und angestellter Beobachtungen. Er schreibt so fasslich und anschaulich, dass er seinen Leser gleichsam zum Gefährten seiner Wanderungen macht, ihn an seinen Erlebnissen betheiligt und zum zuverlässigen Führer und Erklärer wird. Das Bereisen weit ausgedehnter Länderstrecken der Erde hat seinen Blick geschärft und befähigt ihn zur Erkenntniss des wahren Wesens der Dinge und zu resultatvollen Vergleichen. Die vorliegenden „Mississippi-Fahrten" zeigen den Reisenden in der höchsten Virtuosität des Beschauens und der Erkenntniss; in der That möchte kaum ein Werk vorhanden sein, welches den das Herz Nordamerikas durchfliessenden Vater der Ströme gleich eingehend beschreibt und daran Schilderungen über die territorialen Umgebungen und die dort waltenden staatlichen und menschlichen Zustände fügt, welche auf diesem ungeheuren Gebiete seit der Beendigung des grossen amerikanischen Krieges und seit der Aufhebung der Sklaverei sich herausgebildet haben. Durch diese Berücksichtigung namentlich, doch kaum weniger auch durch die eingehende Behandlung der eigenthümlichen und grossen Natur des Stromes wird das Werk von Ernst von Hesse-Wartegg zu einer bedeutungsvollen und einzigen Erscheinung; es füllt eine fühlbare Lücke in der Reiseliteratur aus, denn der Strom ist bisher meistentheils nur in der flüchtigen Stilweise schweifender Touristen beschrieben, niemals aber einer Monographie gewürdigt worden, die sich ausführlich und gründlich allein mit ihm und mit den sich verbindenden allgemeinen und besonderen Zuständen beschäftigt. Nicht einmal die Amerikaner, denen doch die Durchforschung des Stromes und seines weiten Gebietes eine patriotische Pflicht ist, haben dies in würdiger und erschöpfender Weise gethan, trotzdem der Stoff so ausserordentlich anreizend und ergiebig ist und das vollständige Durchdringen desselben staatliche und culturelle Vortheile für die Republik im Gefolge haben müsste. Es kann kein Zweifel darüber entstehen, dass das deutsche Werk über den amerikanischen Strom an entscheidender Stelle nicht ohne Einfluss bleiben wird; die darin niedergelegten Anschauungen und Rathschläge sind so praktischer Art und nebenbei auch von einem solchen gesunden Humanismus durchdrungen, dass nur das blinde Vorurtheil gegen einen Fremden sie abweisen kann. In einem Falle hat schon das ehrliche und ernste Vorgehen des Reisenden Beachtung gefunden: seine in der amerikanischen Presse veröffentlichten Artikel über das den Süden des Stromes fast alljährlich heimsuchende gelbe Fieber haben wirklich Wandel zum Besseren geschaffen, namentlich in der einen Stadt Memphis, deren indolente, nur dem Erwerb sich hingebende Einwohnerschaft durch Vernachlässigung aller Schutzmassregeln gegen die schreckliche aller paar Jahre wiederkehrende Epidemie decimirt wurde. Die Schilderungen der Zustände dieser Stadt während der Pest sind grauenerregend, nicht minder auch jene Berichte, welche das gleiche Thema hinsichtlich der andern menschlichen Niederlassungen in derselben heissen Sumpfregion des Flusses besprechen. Diese Zustände werden erst dann einer allmäligen Heilung zugeführt werden, wenn die Civilisation der Nordstaaten und ihre Energie Platz gegriffen haben und die in Folge des letzten Krieges und der daraus abzuleitenden gesellschaftlichen Umwälzung entstandenen

Fortsetzung auf der dritten Seite des Umschlags.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
PROVO, UTAH

II. Theil.

Louisiana.

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
Brigham Young University

https://archive.org/details/mississippifahrt02hess

I.

Louisiana.

Je weiter wir gegen Süden kommen, desto mehr ändern sich auch die Strombilder des Mississippi. Der Urwald zu beiden Seiten des Stromes ist geschwunden. Die Sonne des Südens scheint wärmer auf die breite hochgelbe Wasserfläche herab. Die niedrigen Ufer sind nur hie und da mit Weiden, hohen Magnolien und Eichen bedeckt, an denen das lange graue Mississippimoos herunterhängt. Dazwischen irgend eine grosse, seit dem Sklavenkriege in Ruinen liegende Zuckerfabrik oder Mühle oder ein paar reizende traumhafte Pflanzerhäuschen, inmitten prächtiger schattiger Gärten, deren Gewächse trotz des Februars, in dem wir uns befinden, doch schon im vollsten Blüthenschmuck prangen. Dahinter, zwischen den Bäumen verborgen, irgend ein „*Quarter*“ (Negerwohnung auf Baumwoll- und Zuckerplantagen) und die weissen Bauten der Zuckerfabriken. Dann noch ein Stückchen Reis- oder Zuckerfeld und dann dichter himmelhoher Rauch, der den Horizont nach allen Seiten hin abschliesst. Bald wie Wasserdampf aussehend, bald von schwarzer oder gelber Farbe, strebt dieser dicke Qualm in einem Umkreis von etwa vier Meilen Durchmesser zum Himmel empor. Er stammt

aus den brennenden Pflanzungen und den „*Swamps*“, den berüchtigten Sümpfen des Mississippi. Die Plantagen werden von den Eigenthümern selbst angezündet, um sie von dem auf ihnen zurückgebliebenen Stroh des Zuckerrohrs, der sogen. Begasse, zu reinigen; die Swamps hingegen, um sie trocken zu legen. Was sind die Moorbrände in den Ostseeländern oder die Feuer in den Prairien des Westens gegen diesen brennenden Urwald des Tropenlandes! Tausende von Baumriesen stehen dort in Flammen! Millionen todter, vom Alter oder von Stürmen geknickter Mammuthsbäume ruhen auf dem seichten Swamp-Wasser, dem Tummelplatz der Alligatoren und der Moccasin-Schlangen. Auf ihnen ist längst eine neue Vegetation entstanden, die, selbst sterbend, einer dritten Pflanzengeneration das Leben giebt. Alles in diesen Urwaldsümpfen ist organischen Ursprungs; alles ist wie Zunder, leicht entzündbar, schnell verzehrt. Das alte, graue, dürre Moos, das alle Bäume hier bedeckt, brennt zuerst von den Zweigen hinweg, und das Feuer läuft wie ein Drache an den Stämmen und Aesten entlang, ohne diese selbst zu berühren. Es ist die Avantgarde des brennenden Sumpfes. Dichter Rauch erstickt dort die Flammen, aber nicht den Brand. Langsam, in langer Linie frisst er sich weiter und schlägt seine Klauen in jeden Stamm. Er frisst allmählig Zweige und Wurzel und die jungen grünen Sprösslinge auf und lässt ein grauschwarzes todtes Aschenfeld zurück, das die Wasser des Sumpfes fusshoch bedeckt.

Zur Nachtzeit bietet diese Scenerie einen höllischen Anblick dar. Der ganze Horizont rings um uns herum ist in Feuer und Flammen gehüllt, die in klafterlangen Zungen emporlecken und die Rauchmassen blutroth erleuchten. Wir selbst sind auf dem Wasser und in Sicherheit; aber dennoch macht dieses brennende Land einen unheimlichen Eindruck auf uns. Welches Wechselspiel

zwischen Zivilisation und roher Natur! Beide bekämpfen sich mit denselben Waffen, mit Feuer und Schwert! Mit Feuer und Schwert vertilgten einst rohe wilde Völker die Zivilisation und brannten die Ansiedelungen der Kulturvölker nieder. Sie brachten Verderben über's Land. Heute vertilgt die Zivilisation hingegen mit Feuer und Axt die rohe Natur und ihr wildes Gezücht und brennt den Sumpf, den Urwald nieder. Sie bringt Kultur und Segen über's Land!

Wir befinden uns jetzt bereits im Gebiete von Louisiana, das schon weit oberhalb Vicksburg das rechte Stromufer des Mississippi bildete, und in dessen Gebiet der grosse Strom unterhalb der Mündung des Red River vollständig eintritt. Damit haben wir auch den Zuckerdistrikt des Südens erreicht.

Louisiana, und damit auch ganz Amerika, ist das am meisten zuckervertilgende Land der Welt, denn während Russland beispielsweisse im Jahr nur 7 Pfund und Deutschland 19 Pfund Zucker pro Kopf verbraucht, beträgt die Quantität Zucker in Amerika pro Kopf 38 Pfund. Ist es da nicht ein wahres Glück, dass der Zucker, kaum genossen, wieder schmilzt, sich chemisch verwandelt und dann in anderen Formen wieder abgeht? Man denke nur an die Konsequenzen, wenn dies nicht der Fall wäre! Dann würden sich in zwei Jahren im menschlichen Körper 76 Pfund und in vier Jahren 152 Pfund Zucker ansammeln, und am Ende würde er ganz in Zucker verwandelt. Ja, Amerika verbraucht so viel Zucker, dass selbst alle Plantagen Louisianas zusammengenommen nur dreizehn Prozent des einheimischen Bedarfs decken. Der Rest wird aus Westindien und Europa eingeführt.

Dennoch ist der Zucker für Louisiana die Quelle einstigen und zukünftigen, wenn auch nicht gegenwärtigen, grossen Wohlstandes. Schon der Zensus von 1870 zeigt

zeigt, dass von den 87 000 Hogshead (ein etwa 1300 Pfund betragendes Gewichtsmass), welche in jenem Jahre in den gesammten Unionsstaaten produzirt wurden, nicht weniger als 80 000 auf Louisiana entfallen und der verschwindend kleine Rest auf die Staaten Texas und Süd-Carolina vertheilt ist. Mit jenem Jahre stieg das Erträgniss alljährlich um ca. 10 000 Hogshead, und mit dem Aufblühen des bis jetzt vom Kriege, Epidemien und politischen Wirren stark heimgesuchten Staates wird auch die Kultur des Zuckerrohrs bald ungeahnte Dimensionen annehmen.

Der feuchte, fette Boden des südlichen Louisiana ist für die Pflanzung des Zuckerrohrs am vorzüglichsten geeignet. Die langen Uferstrecken des Mississippi, in einer Ausdehnung von je fünfzig Meilen ober- und unterhalb von New-Orleans bis zu einer Tiefe von ein oder zwei Meilen landeinwärts, bilden das Hauptgebiet des Zuckerrohrs. Baton Rouge ist vorderhand die nördliche Grenze des Zuckerdistrikts.

Die Zahl der Zuckerhäuser („*Sugar houses*", eigentlich Zuckerfabriken) beträgt gegenwärtig ungefähr 1200, von denen etwa 900 durch Dampfkraft getrieben werden. Die Ausdehnung des eigentlichen Zuckerdistrikts von Louisiana ist etwa 12 000 Quadratmeilen, die unter 18 Pfarrgemeinden oder *parishes* vertheilt sind. (In Louisiana führen die Counties den Namen *parishes*.) Mehr als die Hälfte der Gesammtbevölkerung des Staates befindet sich in diesem zumeist das Mississippi-Delta umfassenden Theile von Louisiana. Vor dem Kriege lebten hier auf so kleinem Raume allein hundertundfünfzigtausend Sklaven, und der Werth des besteuerten Eigenthums, die Sklaven inbegriffen, betrug damals 271 Millionen Dollars. Allerdings verschwanden davon durch die Befreiung der Sklaven mit einem Male 150 Millionen Dollars, und der Gesammtwerth des besteuerten Eigenthums in Louisiana, der nach dem Kriege auf

kaum 100 Millionen gesunken war, konnte sich bis heute auf nicht mehr denn 150 Millionen emporschwingen. —

Ich besuchte auf meiner Fahrt nach dem Süden mehrere der alten Creolen-Plantagen. Zwischen schattigen Magnolienbäumen versteckt lagen die Pflanzerhäuser mit ihren grünen Jalousien, ihren Verandas und Piazzas. Blumengärten mit Aloen und Palmen und Palmettos, grüne Rasenflächen und Orangenhaine umgaben diese idyllischen Residenzen. In der Ferne sah man zwischen den Bäumen die weissen kleinen Häuschen der Plantagenneger, das sogenannte „Quarter". Drüben in den tiefliegenden Feldern, über denen die heisse Luft zitterte, arbeiteten die Neger und Maulthiere, von Aufsehern zu Pferde überwacht. Und darüber hinweg sah man am Horizont den breiten, unendlich erscheinenden Wasserspiegel des Mississippi, wie ein fliessendes Meer! Grosse Dreimaster und europäische Dampfer befuhren ihn auf und nieder, und manchmal mengte sich der grelle Pfiff irgend eines Lokaldampfers in den Gesang der Neger. Ein schwacher Damm schützt die Plantage vor den ungeheuren Wasserfluthen des Vaters der Ströme. Gar häufig wird er durchbrochen und die ganze Pflanzung eine Beute des Elements.

In vielen der alten Plantagen haben sich nun Yankees mit nördlichem Kapital und nördlicher Energie eingenistet; Schornsteine und Maschinen zerstören hie und da den idyllischen Anblick. Nur an den Ufern der Bayous und Seitenarme des Mississippi, am Bayou Lafourche, am Bayou Sarah, in der Gegend von Baton Rouge und Uatschita leben noch die angestammten Pflanzer auf ihren Ländereien.

Ausser dem Vater der Ströme bewirbt sich noch der Red River um die Ehre, der Hauptfluss des schönen Louisiana zu sein. Von der furchtbaren Einöde des nördlichen Texas, dem Llano Estacado, kommend, tritt er bei Shreeveport, einer blühenden in der nordwestlichen Ecke des

Staates gelegenen Handelsstadt, in Louisiana ein und durchschneidet es der Diagonale nach, um zwischen Natchez und Bayou Sarah dem Mississippi in die Flanke zu fallen. Noch

Städtebilder: Baton Rouge.

keine Stadt, kein Dörfchen sogar bezeichnet den Zusammenfluss der beiden Riesenströme, denn das ganze Land in der Umgegend ist zu häufig überschwemmt, um menschliche

Kultur zu gestatten. Deshalb ist auch der nördliche und nordwestliche Theil Louisianas wenig besiedelt und hat mit Ausnahme des genannten Shreeveport gar keine Städte aufzuweisen. Das Wasser, in den Prairien ein Segen und vielbegehrt, ist hier ein Fluch. Das folgende Kapitel wird über die ungeheuren Wassermengen Aufschluss geben, die sich hier zur Zeit des Frühjahrs ansammeln. Selbst die Dampferfahrt auf dem Red River, von New-Orleans nach Shreeveport ist hier mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, denn die Holzmengen, die jährlich aus den Wäldern des Indianerterritoriums herabkommen, versperren mitunter den ganzen Strom; die Baumstämme liegen mehrfach übereinander, die Baumkronen sind ineinander verflochten, und auf diesen mit Erde und Laub überdeckten Flächen entsteht eine neue üppige Vegetation. Der Red River ist das Gebiet der in amerikanischen Erzählungen so häufig genannten schwimmenden Inseln.

Und doch ist die Schiffahrt auf dem Red River eine Nothwendigkeit, denn der Fluss ist heute noch die einzige direkte Verbindung zwischen Arkansas, dem Indianerterritorium und dem nördlichen Texas einerseits mit dem Seehafen New-Orleans anderseits. Alle Ernteprodukte aus jenen unermesslichen Länderstrecken, Baumwolle, Getreide, Häute, Leder, müssen ihren Weg dahin nehmen und hierfür ihre Lebensmittel und Tauschprodukte von dort aus erhalten. Des halb wird der Red River auch von grossen Dampfern regelmässig befahren, die jedoch nur bis Shreeveport aufwärts dringen können. Von dort aus fahren nach den genannten Ländergebieten nur kleine Hinterradsdampfer, die sich nur mit der grössten Gefahr durch die Bayous hindurchwinden und häufig sitzen bleiben. Der obere Red River ist unter allen Flüssen des Mississippigebietes der gefährlichste und fordert alljährlich mehrere Dampfer zum Opfer.

Abgesehen von den Gegenden an den Strommündungen,

die häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt sind, sind die Ländereien im ganzen Staate Louisiana vorzüglich, doch

Louisiana: Ein Mississippi-Swamp.

waren es bisher die politischen Wirren, der unsichere, oft käufliche Rechtsschutz und die zahlreichen politischen und Lynchmorde, welche den Strom der Emigration von Loui-

siana ablenkten. Speziell sind die an den Ufern des Red River gelegenen sechs „*Parishes*“ (Kirchspiele) für Zucker- und Baumwollplantagen vorzüglich geeignet, während der Boden weiter in's Land hinein die besten Getreidefelder liefern würde. Doch die 8500 Quadratmeilen, welche diese Kirchspiele umfassen, liegen heute noch brach und harren des Einwanderers. — Ebenso sind im südwestlichen Theil des Staates noch 3 Millionen Acker des unerschöpflichen Bodens gänzlich unbebaut. Die ausgedehnten Waldungen enthalten alle Gattungen des trefflichsten Bauholzes. Die Riesen-Cypressen an den Ufern der Seen und Flüsse harren der Axt des Holzfällers, der für Jahrhunderte hinaus das reichste Material für Brettmühlen und Schiffsbauwerkstätten fände. Den Ufern der grossen, mit dem mexikanischen Golf in Verbindung stehenden Sümpfe von St. Mary und Iberia entlang läuft ein durchschnittlich zwei Meilen breiter Gürtel des dichtesten Urwaldes; die zwei genannten „*Parishes*“ bilden im Verein mit jenen von Vermilion, St. Martin und Lafayette das einstige Gebiet der Attakapas Indianer, von denen heute nur mehr der Name übrig ist. Das Land, das sie bewohnt, hat noch keine anderen Herrn gefunden. Wie gross ist doch dieses Amerika! und welche Länderstrecken finden sich noch in allen Theilen des Continentes, von deren Existenz man selbst drüben keine Ahnung hat!

Weiter nördlich vom mexikanischen Golf gelangen wir in das ebenso grosse Gebiet der Savanen und Prairien von Opelousas, Grand Choiseul, Prairie Mamon, Calcasieu und Aubine, von denen wir kaum einige Namen und auch diese nur aus den alten Indianersagen kennen. Keine Strasse oder Eisenbahn führt noch in jene Gebiete, und die französische und spanische Pastoralbevölkerung lebt in idyllischer Zurückgezogenheit bei ihren grossen Viehheerden, ohne eine Ahnung von dem fieberhaften Leben und Treiben der Aussenwelt. — Zu Beginn des Jahrhunderts hatten die

Franzosen diesen Savanen grosse Aufmerksamkeit gewidmet, und noch bis zum Sklavenkriege befanden sich dort einige der grössten „*Vacherien*“ der Verein. Staaten; doch der Krieg machte all' dem ein Ende. In der einzigen Prairie von Opelousas könnten, vorausgesetzt, jedes Stück Vieh bedürfte fünf Acker Landes, eine Viertelmillion Rinder genährt werden!

Der schönste Theil des schönen Louisianas liegt am Bayou Teche, westlich vom Mississippi. Die Natur überschüttete diese Perle des Südens mit ihren herrlichsten Gaben. Ein Jahrhundert zurück war dieses noch jungfräuliche Gebiet das Ziel der von den Engländern vertriebenen Acadier, die durch die Alligatorensümpfe und Urwälder des schönen Atschafalaya dahin wanderten und sich dort inmitten jener unglaublich üppigen Natur ihre neue Heimath gründeten. Sie legten den Ungestümen theilweise Fesseln an; sie hieben den Urwald aus, schufen Plantagen und Felder, bauten sich idyllische Wohnungen und umgaben sie mit schönen Gärten, zu denen sie ihre Blumen und herrlichsten Zierpflanzen aus der nächsten Umgebung holen konnten. Heute führen kleine Lokaldampfer von New-Orleans aus nach dem Bayou. Bald fährt man in eine fremdartige Szenerie in ein Gemisch von Urwald und See und Sumpf, von Garten und Plantage ein; man befindet sich da inmitten der köstlichsten Vegetation; der kleine Dampfer fährt an alten Herrensitzen, an reizenden modernen Villen, in Waldes-Einsamkeit versteckt, an Negerdörfern vorbei; unter gigantischen, über den Bayou hängenden Cypressen und Magnolien hindurch bis nach dem Städtchen New-Iberia. Von dort ist es nicht weit nach der romantischen wildreichen Urwaldsregion des Lac Peigneur und nach dem in Amerika so wohlbekannten Orange Eiland, dem Sommersitz des Schauspielers Jefferson. Die zwei berühmtesten lebenden Bühnen-Künstler Amerikas sind

den alten französischen und acadischen Pflanzern dieser Gegend wohl bekannt: Jefferson, der hier seine alten Tage verbringt, und Minnie Hauk, die einige Sommer ihrer romantischen frühen Jugend in dieser Waldeinsamkeit verlebte. Unter den subtropischen Gegenden der Verein. Staaten gehört dieser Theil Louisianas zu den schönsten und üppigsten, und es kann uns nur Wunder nehmen, dass Bayou Teche noch heute so unverändert und unbesucht geblieben, während doch überall sonst hin der Yankee aus dem Norden vorgedrungen ist.

II.

Die Regulirung des Mississippi.

Seitdem der Mississippi begonnen hat, seine Mündungen, die ja ursprünglich etwa fünfhundert englische Meilen oberhalb der gegenwärtigen Mündung lagen, in den Golf von Mexiko hinauszubauen, seit jener Zeit wechselt er auch fortwährend seinen Lauf. Zahllose Seen, Lagunen, Sümpfe und Gräben von C- und S-förmiger Gestalt, liegen auf zehn bis fünfzig Meilen Entfernung von dem gegenwärtigen Strom und zeigen durch ihre Gestalt sowohl wie durch die von Nord nach Süd laufenden, dem Mississippi parallelen Reihen, in denen sie liegen, dass sie nichts als Abschnitte des einstigen Flussbettes sind. So lange der Strom durch festes Gestein fliesst, also etwa bis an die Südspitze von Illinois, ist auch sein Lauf ziemlich gerade. Allein sobald er in das Alluvialland eintritt, schneidet er sich hufeisenförmige Krümmungen durch, die manchmal so tief sind, dass der Umweg, um eine Meile vorwärts zu gelangen, dreissig bis vierzig Meilen beträgt. Und merkwürdig genug, selbst wenn man (wie dies häufig von Seite der Pflanzer geschah, die ihre tief im Lande gelegene Plantage an den Fluss bringen wollten) die Landzunge quer durchschneidet und dem Strom ein gerades

Bett zuweist, so beginnt er sich schon im nächsten Frühjahr ein neues krummes Bett zu graben. Im Ganzen genommen wird der Stromlauf vom Ursprung bis zur Mündung trotzdem immer kürzer, was eben hauptsächlich diesem Durchschneiden der Halbinseln zuzuschreiben ist. 1722 verkürzte sich der Strom um 35 engl. Meilen, indem er die Curve bei Port Hudson in Louisiana quer durchschnitt. Auf dieselbe Weise geschah dies zu Beginn dieses Jahrhunderts mit dem Raccourci- „*Cut-off*", der den Strom um 28 Meilen verkürzte. Und in welch' grossartigem Massstab diese Veränderung des Stromlaufs und Verlegung des Bettes vor sich geht, kann man schon aus der einfachen Thatsache ersehen, dass die Länge des Stromes zwischen Cairo und New-Orleans im Jahre 1721—1215 engl. Meilen war, heute aber nur 975 engl. Meilen beträgt! Innerhalb 160 Jahren verkürzte sich der Mississippi demnach um 240 engl. Meilen!

Mit dieser stetigen Veränderung des Strombettes verbindet er eine andere Eigenthümlichkeit. Ewig nimmt er ganze Acker, ja man kann sagen, halbe Quadratmeilen Landes von einem Ufer weg und schwemmt es am entgegengesetzten Ufer an. — Alle Versuche, den capriziösen Fluss in ein geradliniges Bett zu lenken, erwiesen sich als nutzlos. Man schnitt die Krümmungen durch und verkürzte so das Bett auf künstliche Weise, allein schon im folgenden Jahre brach er sich, hauptsächlich durch die auf seinem Grunde entstehenden Sandbänke verursacht, ein neues krummes Bett. Hürden und Faschinenwände, verankerte Böschungen und alle dergleichen Mittel, die man in Holland und ander-

---

*) Vorausgesetzt, dass die Messungen die man im vorigen Jahrhundert vornahm, richtig waren. Bei der Grösse der Verkürzung wäre dies wohl stark zu bezweifeln, wenn nicht die Abschnitte des einstigen Flussbettes tief im Inlande für die Richtigkeit sprächen.

wärts anwandte und auch im amerikanischen Congress mehrfach in Vorschlag brachte, sind hier geradezu lächerlich. Sie sind bei kleineren Flüssen und auf kurze Strecken möglich, aber es ist doch in der That kaum der Mühe werth, sich auch nur mit dem Gedanken an derlei Mittel für die Wassermassen des Mississippi zu beschäftigen. So müssen denn der Stromlauf und das Strombett in Bezug auf die Sicherung der Schifffahrt einfach der Natur überlassen werden.

* * *

Eine andere Eigenthümlichkeit des Vaters der Ströme ist seine Ungenügsamkeit. Das Bett, das er sich selbst gegraben, behagt ihm manchmal nicht, oder er wird von seinen kleineren tributpflichtigen Unterthanen so hart bedrängt, dass er sein Bett verlässt und sich rechts und links in's Land hinein ergiesst, so dass dasselbe auf Tausende von Meilen überschwemmt wird. Dass diese Behauptung nicht übertrieben ist, geht aus den folgenden, dem Congress der Vereinigten Staaten vorgelegten offfziellen Daten hervor: Die Ueberschwemmungen des Stromes bedecken alljährlich in der ganzen Länge des unteren Stromlaufes ungefähr eine Landstrecke von siebenundvierzig und einer halben Meile Breite, in einer Höhe von zwölf Fuss! Das Volumen dieser ungeheuren Wassermasse beträgt zwölf Billionen (amerik.) Cubikfuss und würde vierundachtzig Tage Zeit bedürfen, um im Bette des Mississippistromes abzufliessen, vorausgesetzt, es würde vom oberen Mississippi und aus den Nebenflüssen unterhalb Cairo kein Tropfen Wasser hinzukommen. Der Regenfall im Stromgebiet des Mississippi gleicht einer Wassermenge von 400 engl. Meilen Länge, 40 Meilen Breite und 160 Fuss Tiefe, würde also beispielsweise den

ganzen Staat Louisiana in einen See von 80 Fuss Wassertiefe verwandeln! Um diese Wassermasse durch den Mississippi allein abzuführen, würde es drei Jahre Zeit bedürfen!

Man sieht also, mit welch' ungeheuren Quantitäten von Wasser man hier zu rechnen hat. Allerdings führt die Verdunstung des Wassers und der Boden selbst einen sehr bedeutenden Theil wieder ab, aber dennoch ist das Bett des Mississippi im Frühjahr lange nicht geräumig genug, um dem aus dem ganzen Becken des Ohio und Missouri sich ansammelnden Wasser den natürlichen Abfluss zu gewähren. Und nicht genug damit, die im Frühjahr hoch angeschwollenen Nebenflüsse des untern Mississippi, wie der Arkansas, der Red River, der Ouachitafluss fallen mit ihren Wassermassen dem zum Ueberfliessen gefüllten Mississippi in die Flanken und verdrängen durch ihr eigenes Wasser nicht nur jenes des Hauptstromes, sondern formiren so zu sagen eine Barrière, welche das Wasser im Mississippi anstaut und ebenfalls zur Ueberschwemmung seiner Uferstaaten beitragen.

Dann ist aber auch alles Land auf Hunderte von Meilen überschwemmt. Die Plantagen, die Felder, die Gärten und Urwälder, die Städte und Ansiedelungen stehen mehrere Fuss tief unter Wasser, und die Umgegend des Stromes gleicht einer trostlosen Wasserwüste, aus welcher nur die Bäume hervorragen. Solches Land bleibt auch natürlich der Besiedlung verschlossen, und während es bei gehöriger Drainirung zu den fruchtbarsten und einträglichsten Ländereien Amerikas zählen würde, musste es seit Jahrhunderten der willkürlichen Gewalt des Stromes überlassen bleiben.

Was geschah nun bisher zur Verhinderung dieser Ueberschwemmungen? — Das einzige Mittel, das man dagegen anwandte, waren bisher ausschliesslich Flussdämme, sogenannte „*Levees*“, welche an beiden Ufern des Stromes

an allen tiefgelegenen Stellen aufgeführt wurden. Die Geschichte dieser von ihren Gegnern „Kothbänke“ *(Mud Embankments)* genannten Uferdämme datirt bis zum Jahre 1818 zurück. Damals wurden auf Kosten der betreffenden Ufereigenthümer an einzelnen Stellen Dämme aufgeführt, die natürlich das dahintergelegene Land schützten, aber dies auch nur wieder auf Kosten des Nachbars, der darunter nur noch mehr zu leiden hatte. So schützten sich denn allmählich die meisten der tieferliegenden Pflanzungen durch Levees. Um diesen Pflanzern die Kosten zu er-

Strombilder: Crevasse.

leichtern, gab ihnen der Congress alles hinter ihren Pflanzungen gelegene Marsch- und sonstige überschwemmte Land als Entschädigung. Die Summe, welche bisher zur Erhaltung dieser Dämme innerhalb der Staaten Louisiana, Mississippi und Arkansas ausgegeben wurde, übersteigt vierhundert Millionen Mark! Dreissig Millionen Acker werthvollen Landes wurden von der Regierung unglückseliger Weise als Entschädigung weggegeben und zu Zwecken der Dammbauten verkauft, und noch weitere Millionen Dollars aus den Taschen der Steuerzahler ge-

lockt, die unter dem Vorwande der Levee-Bauten in die Taschen eines „Rings“ von Beamten und Kontraktoren wanderten.

Haben diese Levees ihren Zweck erfüllt? Nein. Im Gegentheile. Es war mit den Levees des Mississippi dieselbe Geschichte wie mit jenen des Po in Italien. Auch bei ihm wurden Dämme aufgeworfen und der Fluss zwischen sie gezwängt. Aber das Material, das er mitschwemmte, setzte sich am Flussbett fest, und der Fluss überlief wieder die Dämme. Diese wurden abermals erhöht, und das Wechselspiel wiederholte sich so lange, bis heute der Po wie auf einem langgestreckten Landrücken über das tiefgelegene Land hinwegfliesst.

Dasselbe geschah theilweise mit dem Mississippi, und die Levees waren die unglückseligste Idee, die man nur zur Ausführung bringen konnte! Abgesehen von den Hunderten von Millionen, die sie kosteten, brachten sie dem Lande mehr Schaden als Nutzen. Sie waren so schwach, dass sie vom Hochwasser wie Papier durchbrochen wurden. Das Land hinter ihnen wurde nach wie vor überschwemmt und der Abzug des Wassers durch sie nur noch verhindert. Durch das Schwemmholz und die entwurzelten herabtreibenden Bäume wurden unzählige Crevassen (Durchbrüche) in die Dämme gerissen und ebenso viele durch eine dem Mississippi eigenthümliche Gattung von Fischen herbeigeführt, welche die Levées vollkommen unterminirten, ohne dass man den Schaden von Aussen gewahr werden könnte. Man hatte nebst den Auslagen für die Dämme und die mit ihrer Instandhaltung und Bewachung verbundenen Verluste erst recht noch die Ueberschwemmungen zu erleiden. Waren diese vorüber, so wurde hinter der Crevasse des ersten Dammes ein zweiter Damm aufgeführt, der natürlich dem nassen Elemente auch wieder unterlag, —

und man zur Herstellung eines dritten Dammes schreiten musste.

Das Land gegen die Ueberschwemmungen des grössten Stromes der Welt zu schützen, gibt es wieder nur natürliche Mittel. Keine Kunst kann derartige Ströme in Fessel legen — keine sie bannen. Das erste Mittel ist die Erhöhung der Flussufer und des ganzen Alluvialgebietes auf natürlichem Wege, das zweite die Abführung der überflüssigen Wassermenge ebenfalls auf natürlichem Wege.

Das erste Mittel war jedenfalls das sicherste; allein es ist heute unanwendbar geworden. Das Mississippiwasser setzt im Zustand der Ruhe eine beträchtliche Quantität fester erdiger Bestandtheile ab. Giesst man es in ein Glas, so wird sich der Boden desselben bald mit einer mitunter fingerdicken Erdschicht bedecken. In derselben Weise empfingen auch alle Landstrecken, welche vom Mississippi überschwemmt wurden, dadurch seine Sedimente. Das erdige Wasser, das der Strom über sie ergiesst, bleibt auf ihnen Wochen lang stehen und fliesst, sobald der Strom gefallen, als klares Wasser wieder in das Strombett zurück. Diese Niederschläge bilden jährlich eine Erdschicht von mehreren Zoll Dicke. Gesetzt nun den Fall, es wäre dem Strom bis zu einer gewissen Grenze frei überlassen worden, sich seine Ufer selbst aufzubauen, wie er es stets gethan, dann gäbe es heute wahrlich nicht mehr so grossartige Ueberschwemmungen. Aber, wie bemerkt, es ist zu spät, dieses Mittel anzuwenden. Die Gegenden am Strome sind zu besiedelt und der Aufbau des Landes geht für das schnelllebige Amerika zu langsam vor sich, als dass man jetzt, im Zeitalter der Mechanik, noch in jenes der reinen Natur zurückgehen sollte!

Das zweite Mittel zur Verhütung der Ueberschwem-

mungen ist das einzig anwendbare und besteht in der Abführung des Ueberschusswassers durch künstlich erzeugte Ausmündungen, das sogenannte „Outlet-System", dessen eifrigster Vertheidiger ein alter Mississippifahrer, Capitän Cowden aus Memphis ist. Wie schon oben bemerkt, ist das Flussbett des Mississippi in seinem Unterlaufe nicht breit und tief genug, um die im Frühjahre herabkommenden ungeheuren Wassermassen in sich zu fassen. Das Wasser wird zusammengedrängt und gestaut und fliesst endlich über die Dämme. Werden nun diese Dämme an geeigneten Stellen durchstochen und dem Wasser freier Abzug gewährt, so wird nicht nur der Hauptkanal von dem Ueberschusswasser befreit, sondern auch der Strömung durch das — man könnte sagen — „Aufsaugen" des Dammdurchstiches grössere Schnelligkeit verliehen. Es ist eine Art Aderlass für den zu vollblütigen Strom.

Die bisher auf natürlichem Wege entstandenen Auslässe haben sich vorzüglich bewährt und die Anwendbarkeit des Systems zur Genüge dargethan.

Die wichtigsten dieser natürlichen Dammbrüche sind jene von Point Coupé und Bonnet Carré, beide in der Nähe von New-Orleans gelegen. Bei beiden hat sich der übervolle Strom durch eigene Kraft einen Ausweg gebrochen. Bei Point Coupé fliesst ein Theil der Frühjahrsfluthen quer durch die Landzunge nach dem Golf und erreicht ihn auf einem hundert Meilen kürzeren Weg als durch die Hauptmündungen des Mississippi. Natürlich vergrössert sich das Gefälle in demselben Massstab, in welchem die Entfernung sich verringert, und die Folge davon ist ein stärkerer Abfluss aus dem Hauptstrom.

Am auffälligsten ist die Crevasse von Bonnet Carré, etwa 35 engl. Meilen oberhalb New-Orleans. Dort durchbrach der Strom vor einigen Jahren den starken Damm und suchte sich einen natürlichen Ausweg in den nur acht

Meilen davon entfernten Pontchartrain-See. Da nun dieser See einen Theil des Golfes von Mexiko bildet und mit diesem auf gleichem Niveau ist, so besitzt der „Outlet“ von Bonet Carré auf 8 Meilen einen ebenso grossen Fall wie der ganze Mississippi vom Durchbruch bis zur Mündung, d. i. auf 150 Meilen. Dadurch wird die Strömung ungemein gesteigert, und die Schnelligkeit des Laufes ist hier so gross, dass nicht nur der Kanal von allen Sandbänken und Snags frei bleibt, sondern dass sich das Aufsaugen des Wassers von Seite des „Outlet“ sogar bis nach Vicksburg und Memphis hinauf fühlbar macht und den Wasserstand in Vicksburg um 8—9 Fuss, in New-Orleans um 5 Fuss reducirt.

Damit ist nun der Beweis geliefert, dass „Outlets“ ihren Zweck, nämlich die Beschleunigung der Strömung und die Abführung des Ueberschusswassers, vorzüglich erfüllen, während sich das erstbesprochene System der Levees eher als schädlich denn nützlich bewährte.

Es unterliegt nun kaum einem Zweifel, dass Cowdens Projekt vom Congresse der Vereinigten Staaten angenommen und baldigst zur Ausführung gebracht werde. Dasselbe betrifft die Herstellung einer neuen künstlichen Mündung unterhalb New-Orleans, die eine weitere Menge des Ueberschusswassers nach dem Lac Borgne, einer Meeresbucht, abführen würde und dadurch eine Verminderung des Wasserstandes um 5 Fuss und eine Vergrösserung der Flussgeschwindigkeit um beiläufig ein Zehntel der gegenwärtigen Geschwindigkeit zur Folge hätte.

Sollten die überschüssigen Wassermengen im unteren Mississippi damit doch noch nicht genügende Abzugskanäle besitzen (und das dürfte vorauszusehen sein), so geht der Plan des Capitän Cowden dahin, einfach den grössten Unruhestifter, den Red River, auf ganz einfache und verhältnissmässig billige Weise vom Mississippi abzulenken.

Es ist nämlich ein Leichtes, den Red River vor seiner Mündung in der Nähe von Alexandria durch einen Kanal mit dem Calcasieufluss zu verbinden, welch letzterer bekanntlich direkt in den Golf mündet. Dadurch würde der Red River eine neue Mündung bekommen und sein Ueberschusswasser, das alljährlich ungeheure Länderstrecken überschwemmt, flösse statt auf dem 500 Meilen langen Mississippiwege durch den nur 80 Meilen langen Calcasieu nach dem Meere. Sind die Gewässer des Red River in den Calcasieu abgelenkt, so wird natürlich das alte Bett des Red River, von dem Calcasieu-Kanal abwärts, trocken gelegt. Nun mündet gerade auf dieser Strecke der stets wasserreiche und gefährliche Ouachita- (Washita-) Fluss. Statt diesen durch das trockene Red River-Bett seinen natürlichen Weg in den Mississippi nehmen zu lassen, würde er durch einen nur wenige Meilen langen Durchstich mit dem nahen Atchafalaya verbunden werden, der ebenso wie der Calcasieu direkt in's Meer mündet. Die Strecke vom Washita durch den Atchafalaya nach dem Golf ist nun um 300 Meilen kürzer als der Weg durch den Mississippi, und der letztere würde durch diesen einfachen Durchstich nicht nur ein Neuntel seiner Wassermenge verlieren und für die Fluthen des Oberlaufes Platz gewinnen, sondern durch die grössere Schnelligkeit des Washita und Red River würde auch ganz Louisiana und Arkansas vom Ueberschwemmungswasser bald befreit werden.

Es giebt also, wie gesagt, zwei Wege, um den Lauf des Mississippi zu reguliren und das ganze Becken vor Ueberschwemmungen zu sichern: Der erste erfordert die Erhöhung der Uferdämme des Stromes von Cairo bis an die Mündung — also in einer Länge von beinahe zweitausend Meilen — um 7 Fuss, mit einem Kostenaufwande von 100 Millionen; der zweite vermindert den Wasser-

stand um ebenso viele Fuss durch einen Kostenaufwand von $^1/_4$ Million. Es ist nun Sache des Vereinigten Staaten-Congresses, über die Annahme des einen oder des andern Projektes zu entscheiden.

III.

Im Hafen von New-Orleans.

Nach einem Aufenthalt von nahezu zwei Monaten in den Uferländern des grossen Mississippistromes näherte ich mich nun der Hauptstadt des Südens. Der Capitän hatte am Abend vorher noch mit Bestimmtheit darauf gerechnet, am frühen Morgen an der „Levee“ anlegen zu können, und ich war deshalb schon gegen vier Uhr in den Kleidern und im Pilotenhäuschen droben, um den langersehnten Anblick der „Halbmondstadt“ — wie New-Orleans seiner an den Fluss sich anschmiegenden Form wegen genannt wird — so früh als möglich zu geniessen. Der Pilot hatte es jedoch anders gewollt. Wir mussten zur Nachtzeit Holzflössen und Kohlentransporten ausweichen, lange Zeit hindurch in Baton Rouge, der am Mississippi gelegenen einstigen Staatshauptstadt, anlegen, und es war demnach erst spät am Vormittag, dass wir die Thürme und Schornsteine der Weltstadt am fernen Horizonte zu Gesicht bekamen. Thurmspitzen und Schornsteine — das war aber auch Alles! Das Land ist hier auf hunderte Meilen in der Runde so flach und dabei an vielen Stellen so tief unter dem Spiegel des Riesenstromes gelegen, dass man wähnte, die Stadt sei mit sammt ihren Häusern und Strassen und

Kirchen in den Strom gesunken, ein zweites amerikanisches Stavoren! Unwillkürlich kam mir dabei die bekannte Erzählung des Freiherrn von Münchhausen in's Gedächtniss, wie er auf einer Winterreise sein Pferd an die Spitze eines Kirchthurms anband. Wie wenn der Pilot nicht geschickt genug den Kirchthurmspitzen auswich oder auf den Dachfirst einer versunkenen Baumwollspinnerei anrannte? Wie wenn das Schiff dann versinken und — nun, dann kämen wir Passagiere in den Strassen von New-Orleans an, und das war ja doch unser Ziel!

An den Ufern ringsum mehren sich die Anzeichen der nahen grossen Stadt; man sieht freundliche Pflanzerhäuser — gewöhnlich ausgedehnte niedrige Gebäude mit weissem Anstrich und grünen Jalousien und Veranden, an deren Säulen sich Epheu und andere Schlingpflanzen emporwinden; um sie herum gruppirt liegen die kleinen würfelförmigen Hütten der Plantagenarbeiter, überhöht von dem mächtigen „*Sugarhouse*", dem Zuckerhaus, das die Maschinen und Kessel zum Auspressen und Abdampfen des Zuckersaftes enthält. — Dazu Magnolienhaine, Aloën, Cypressen — weite Ländereien, im Sommer mit wallendem Zuckerrohr bedeckt — hie und da die viereckigen Wasserlachen, auf deren Grund die Reispflanzungen wuchern — selten eine Strasse, fast niemals ein Wagen. Wozu auch? Der ganze Verkehr wird durch die Lokaldampfer besorgt, die von New-Orleans aus eine beträchtliche Strecke stromauf- und abwärts fahren, in alle Flussarme, Kanäle und Bayous eindringen und im Herbst die Ernteprodukte, die Zuckerfässer und Baumwollballen nach der Hauptstadt bringen. Jetzt, im Februar, ist alles stille, verödet! Die Ernten sind vorüber, die Pflanzer ruhen von den gewiss sehr anstrengenden Arbeiten des Winters aus und stärken sich für jene des Frühjahrs. Die südliche Sonne beginnt hier schon jetzt im Februar ihre warmen Strahlen herab-

zusenden; der Himmel ist so klar und blau, wie jener Italiens, die Luft frisch und stärkend. Wir sind tief im Süden, nahe den Tropen Westindiens, in dem Italien Amerikas, und doch erinnert uns, wenn wir nicht in's Blaue hineinträumen, sondern das uns umgebende Land betrachten, nichts, absolut nichts an Italien! Louisiana besitzt, gerade so wie seine Hauptstadt einen so ureigenen, aparten Charakter, dass ich es kaum mit irgend einem andern Lande der beiden Hemisphären vergleichen könnte.

Das Flussleben wird immer reger, immer bewegter; kleine Lokaldampfer wühlen in dem kaffeegelben tiefen Strome oder liegen an den schlechten Landungsbrücken der Stationen; zwischen den Thürmen und Schornsteinen drüben kommen die Dächer, oder wenn man will die Wellenspitzen des Häusermeeres — sowie bewimpelte hohe Masten zum Vorschein. Quer landeinwärts, kaum einige Meilen von uns liegt New-Orleans. Allein gerade hier macht der Mississippi einen weiten Bogen, dem wir leider folgen müssen. Wir wenden der Stadt, auf die wir bisher direkt losgefahren, den Rücken und entfernen uns wieder, um endlich nach einstündiger Fahrt auf die vor uns liegenden Levees loszusteuern. Wir sind an unserm Ziele!

* * *

Der Anblick, den der Flusshafen von New-Orleans dem von der Land- wie Flussseite kommenden Fremden gewährt, ist beinahe zu jeder Jahreszeit ein so grossartiger und überwältigender, dass er kaum jemals aus seiner Erinnerung schwinden kann. Die Levees, d. h. Hafenanlagen der Metropole des Mississippi gehören wohl mit dem Broadway von New-York und dem Chinesenviertel von San Francisco zu den grössten Merkwürdigkeiten des neuen Welttheils — wenigstens kann ich mich ungeachtet mehrjähriger Streif-

züge durch Nordamerika kaum eines Bildes entsinnen, das innerhalb eines verhältnissmässig so kleinen Rahmens Aug' und Ohr so vollständig fesseln würde, wie dieser Flusshafen. Man ist bei amerikanischen Schilderungen nur zu sehr geneigt, zu Superlativen zu greifen, doch sind sie in diesem Falle vollständig begründet. New-Orleans ist der grösste Flusshafen der Welt. London, New-York, St. Petersburg können hier nicht in Betracht kommen, denn sind ihre Häfen auch an Flüssen gelegen, so sind die Schiffe, die sie besuchen, doch grösstentheils Seeschiffe. Hier jedoch hat man es ebenso sehr mit einem Fluss- wie Seehafen zu thun, an dessen einer Seite das Weltmeer liegt, an dessen anderer der grösste Strom der Erde mit seinen Nebenflüssen der Schifffahrt ein Landgebiet von einer Million engl, Quadratmeilen eröffnet! — Dessen kann sich kein anderer Hafen rühmen. New-Orleans musste zu einem der wichtigsten Handelsplätze des Continents werden, und trugen auch manche Umstände, z. B. der Krieg, politische Unruhen und die Concurrenz anderer Verkehrslinien dazu bei, einen Theil des Produktenmarktes nach anderen Häfen zu lenken, so muss New-Orleans vermöge seiner geographischen Lage nothwendiger Weise nach erfolgter Regelung der Verhältnisse doch wieder zum Haupthafen des ganzen Mississippibeckens werden. Schon die letzten Jahre zeigten eine stetige und sichere Zunahme des Handelsverkehrs. Im letzten Jahre 1879—80 wurde hier ein Drittel der Gesammt-Baumwollernte der Vereinigten Staaten zusammengeführt, während New-York nur ein Fünftel derselben erhielt. In Bezug auf die Zufuhren nimmt New-Orleans unter den Baumwollcentren des Landes demnach den ersten Rang ein.

Das zeigt sich denn auch deutlich in dem so überwältigenden Flussleben von New-Orleans. Der Strom ist hier wohl bei weitem nicht so breit wie an mancher Stelle seines mittleren Laufes, doch erreicht er noch immer einen

Kilometer Breite und eine Tiefe von 150 bis 200 Fuss, so dass es hier mit der Gefahr des Auffahrens ein Ende hat. Der Hafen resp. die Anlegestellen der Dampfer und Seeschiffe befinden sich am linken Stromufer, und ihnen gegenüber, jenseits des Stromes liegen nur die Dampfer und „*Ferryboats*“ (Ueberfahrtsplätten mit Dampfbetrieb) der für die Entwickelung des New-Orleanser Handels stets sehr wichtig gewesenen Morgan'schen Linie, sowie der Bahnhof der erst vor kurzem vollendeten Eisenbahn nach Texas. In der Mitte des Stromes liegen ein paar Seedampfer, Dreimaster und Brigantinen; und ganz am obersten Ende des Hafens ruht ein schwerer amerikanischer Kriegsmonitor in den Wellen, gleichsam die Portierloge der Halbmondstadt.

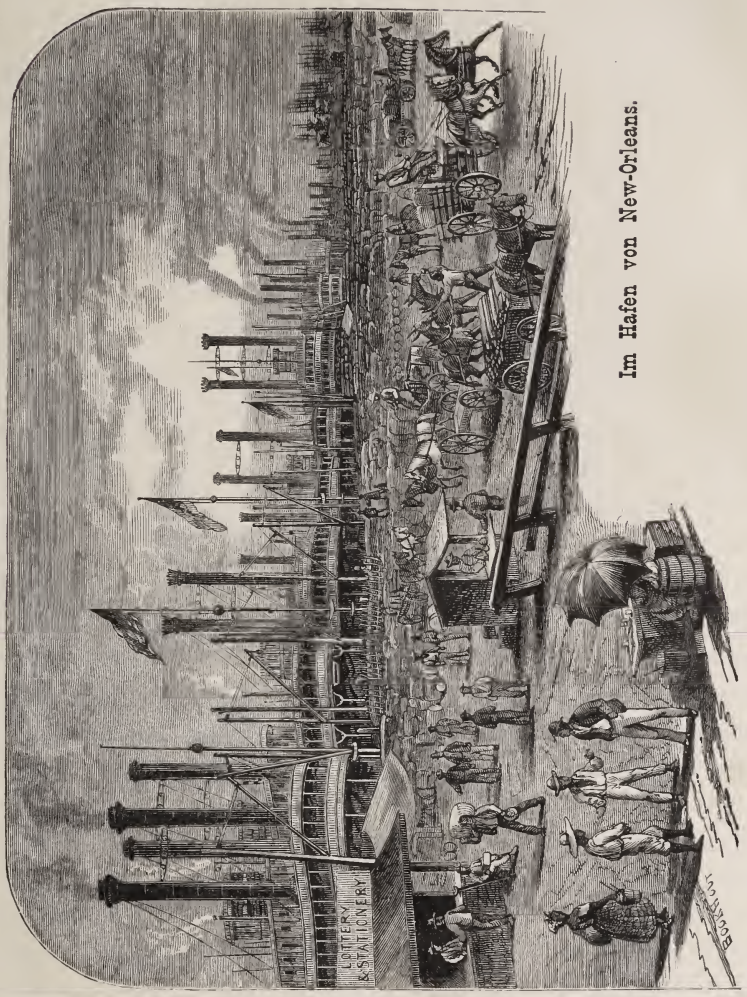
Aber diese Schiffe von den hochgehenden Stromwellen kaum bewegt, bilden nur den ruhigen Hintergrund des grossartigsten Hafenlebens, das sich auf den mehrere Meilen langen Levees des linken Stromufers abspielt. Es ist so eigenartig, so durchaus von jenem anderer Häfen Amerikas oder Europas verschieden, dass man sich ohne eingehende Schilderung kaum eine Vorstellung davon machen kann. Trockendocks, Hafenbassins, steinerner Quais u. s. w., diese unvermeidlichen und stereotypen Bestandtheile anderer Häfen sind hier gänzlich unbekannt. An ihre Stelle tritt in New Orleans den ganzen Strom entlang ein aus schweren Balken und Dielen gezimmertes Parquet, das zum Theil auf dem Ufer aufliegt, und hier fest verankert ist, zum Theil jedoch im Flusse selbst schwimmt. Dieses ungeheure Floss hat nach meiner beiläufigen Schätzung eine Breite von etwa fünfzig Schritte. Dahinter kommt ein ungepflasterter, weiter Platz der sich in einer Ausdehnung von mehreren Meilen längs des Flusses hinzieht, und auf welchen nicht weniger als hundertfünfzig Strassen der Stadt münden. Schienenstränge der Eisenbahnen durchkreuzen das Ufer nach

allen Richtungen. Bahnhöfe, Waarendepots, Flugdächer von ungeheurer Ausdehnung, und endlich Berge von Baumwollballen, Zucker- und Petroleumfässern, Balken und Bauhölzern nehmen hier und dort einen Theil des weiten Raumes ein, ohne ihn auch nur jemals zu füllen. Eisenbahnzüge, Dutzende von Pferdewagen und Hunderte von Lastfuhrwerken leer und beladen, fahren in ununterbrochenen Reihen ab und zu; Tausende von Menschen — Beamte, Kaufleute, Matrosen, Polizisten, Passagiere, Obst- und Gemüse-Händ-

Im Hafen von New-Orleans.

ler und schliesslich Dockarbeiter eilen geschäftig zwischen den Baumwollballen, Ackergeräthen und allen erdenklichen anderen Waaren umher. Von meinem Pilotenhäuschen aus kommt mir das Gewimmel auf der ganzen weiten unübersehbaren Fläche wie ein Ameisenhaufen vor, dem meine Fieberträume zu so phantastischen Dimensionen anschwellen liessen! Und um das Bild zu vervollständigen, schliessen dunkle schmutzige Häuserreihen den Hafenplatz weit im Hintergrunde ein, und geben nur engen Strassendurchfahrten Raum, aus denen die Stadt eine Unmasse Menschen

und Wagen und Eisenbahn-Züge entsendet, und wieder in sich aufnimmt.



Im Hafen von New-Orleans.

Dies ist der Stapelplatz der Waaren. Nun erst der Hafen für die Schiffe! Unser Dampfer ist endlich an dem Flusshafen angelangt, und pustet nun längs einer meilenlangen ununterbrochenen Reihe von kolossalen weissen

Mississippi-Dampfern auf seinen Landungsplatz zu. Den Strassenmündungen der Stadt entsprechend sind längs der Ufer weite hölzerne Piers für die Seeschiffe in den Fluss hineingebaut, deren Zahl auf dem Stadtplan vom Zollamte stromaufwärts mit ca. hundert, stromabwärts mit sechzig angegeben ist. An anderen Stellen liegen die schon in früheren Kapiteln geschilderten Flussdampfer mit ihren drei bis vier Kajüten-Etagen, ihren hohen in Drachenmäuler auslaufenden schwarzen Schornsteinpaaren und galgenartigen Krahnen. Die Maschinen sind in voller Thätigkeit, denn es gilt die Waarenlasten aus den unteren Schiffsräumen empor zu heben und ans Land zu schaffen; die „Nigger" klappern, die Dampfpfeifen senden ihre lauten alles übertönenden Signale aus; die Schiffsglocken läuten und vom Ufer herüber schallt das Geschrei der Negerarbeiter. Es ist Mittag, als unser Pilot mit einer geschickten Wendung den Riesendampfer herumrwirft und in den engen knapp bemessenen Raum einführt, der zwischen zwei anderen Kolossen noch frei geblieben. Freilich müssen Taue, Hebbäume, Anker und Hacken helfen, das Schiff in sein, man könnte sagen „Etui", hineinzuzwängen; manche Balken werden zu Spähnen zermalmt, manche Taue wie Faden zerrissen, aber wir sind nun da, und während die Dampfpfeife, dieses unglückseligste aller jemals zur Tortur der Menschen erfundene Instrumente uns noch zum Abschied ein Ständchen blässt, und im Innern des Kajütensalons die gräuliche Negermusik das glücklicherweise letzte Stückchen zum besten giebt, rüsten wir uns zur Abreise. Endlich fällt die Landungsbrücke auf das Ufer herab. Der Pilot hat seine Schuldigkeit gethan. Der Capitän übernimmt das Commando seines Schiffes wieder und rüstet sich zu seiner schwierigsten und zeitraubendsten Pflicht: zum Ausladen der Tausende Tonnen Waaren. Aber damit haben wir nichts zu thun. Ein Sprung, und wir sind auf festem Lande, in New-Orleans.

IV.

Die Metropole des Südens.

New-Orleans ist eine Stadt der Überraschungen. In ihren Strassen, ihrem Aussehen, ihrer Bevölkerung bietet sie dem Besucher die denkbar grössten Contraste dar. Schon bei der ersten halbstündigen Promenade wird er Strassen passiren, die ebenso gut Paris, New York Palermo oder Madrid angehören könnten; er wird neben dem nervösen, schnellen, geschäftigen Leben des Yankees das Dolce far niente der romanischen Rassen, Szenen aus dem halbbarbarischen Leben der Neger, und dem kümmerlichen Dasein der letzten Indianer wahrnehmen können. Er wird eine Anzahl der heterogensten Volkstypen der Erde sehen, eine Anzahl verschiedener Sprachen hören, und bald herausfinden, dass er sich in einer Stadt befindet, die eines längeren Aufenthalts und eifrigerer Beobachtung bedarf, um gekannt zu sein. Irgend ein europäischer Tourist sprach einmal naserümpfend die Ansicht aus, dass man alle Städte Amerikas gesehen hat, sobald man eine kenne. Er ist offenbar niemals in New-Orleans und San Francisco gewesen, sonst würde er seinen Ausspruch nicht gethan haben.

Als die alte Hauptstadt der einstigen unermesslichen Colonie Louisiana theilte New-Orleans auch deren Schicksale bis auf die letzte Zeit, wo an die Stelle der romanischen Colonie grosse amerikanische Freistaaten traten. Dann hörte New-Orleans wohl auf die Hauptstadt Louisianas zu sein, wurde aber dafür zur Metropole des ganzen südlichen Staaten-Complexes von Amerika.

Anderthalb Jahrhunderte lang war Louisiana der Traum aller europäischen Monarchen, das Gebiet ihrer Soldateska, und seine Geschichte ist in jener Zeit mit der Geschichte Europas innig verwoben. Louisiana's Erwerbung war aber auch der Mühe werth. Die Grenzen dieses Ländergebietes umfassten damals fünfhundert Meilen der Küsten des stillen Ozeans; siebzehnhundert Meilen längs der britischen Besitzungen; vierzehnhundert Meilen längs des Meschaschebé, wie der Vater der Ströme damals hiess, und endlich siebenhundert Meilen längs des Golfes von Mexiko. Der Flächeninhalt der Colonie belief sich auf nahe anderthalb Millionen englische Quadratmeilen! — Die Franzosen und Spanier, Canadier und Yankees hatten alle ihr Auge auf das herrliche und gleichzeitig monströse Kleinod geworfen, das vorläufig die Krone der französischen Monarchen zierte; militärische Streifzüge und Eroberungen, Kämpfe mit den Indianern, diplomatische Verhandlungen mit dem Gouverneur der Provinz, Entdeckungszüge durch die unbekannten Länder bildeten die damalige Geschichte des Landes, aus welcher noch heute die Namen Bienville, de Soto, Don André Almonaster, Carondellet u. s. w. hervorragen.

Man muss mit den Ereignissen jener Zeit einigermassen vertraut sein, um New-Orleans und das heutige Louisiana verstehen zu können. Vor hundert und fünfzig Jahren bot die Hauptstadt des halben Continents gerade keinen blendenden Anblick dar. Man denke sich einen tiefliegenden Sumpf, theilweise mit dichtem Urwald bedeckt, und von

Wassertümpeln und Canälen durchzogen, die das ganze Terrain in kleine Inseln zertheilten; An den Ufern des Stromes war eine kleine etwas erhöhte Fläche von dem Urwaldsdickicht befreit worden; wohl war sie auch den Überschwemmungen des Stromes ausgesetzt, doch gab es weit und breit nichts besseres. Der Platz war in kleine, regelmässige Vierecke abgetheilt, deren jedes einige Häuser enthielt. Sie waren gewöhnlich von allen Seiten mit einem tiefen Abzugsgraben für das stagnirende Wasser und den Sumpfschlamm umgeben, der in der Sonnenhitze die übelsten Ausdünstungen von sich gab. Die ganze „Stadt" war ihrerseits ebenfalls mit einem Wallgraben und Palissaden umgeben, und nur von der Flussseite aus zugänglich. Schilf und Sumpfgräser wucherten an den Häusern und in den Thüren, und das heisere Quacken von Myriaden von Fröschen vermischte sich des Abends mit dem Vespergesang der andächtigen Colonisten. Der Neger, durch die Sklavenschiffe des damaligen Pariser Rotschild, Antoine Crozat, aus Afrika eben herübergebracht, stolzirte noch mit erhobenem Haupte und trotzig an den Ufern des Stromes umher. Erst die Jahrhunderte der Sklaverei machten ihn zu der gebeugten Gestalt von heute. Die elenden Hütten der neuen Hauptstadt waren von französischen Colonisten, zum Theil waghalsigen, habsüchtigen Cavalieren und vornehmen Damen bewohnt, deren elegantes Benehmen und Kleidung seltsam zu der elenden, schlammigen Umgebung kontrastirten. Kirchen gab es noch keine, und der Hofstaat des Gouverneurs, wie die Offiziere und Colonisten versammelten sich um grosse rohgezimmerte Kreuze unter freiem Himmel, um ihre Andacht zu verrichten. Es gab zweimal so viel Neger als Weisse in der Stadt. Pferde und Hausthiere waren so selten, dass auf die Verwundung oder Tödtung derselben die Todesstrafe gesetzt war. Ursuliner Nonnen und Jesuiten hatten schon ihren Einzug in „Nouvelle Orleans"

gehalten, um hier Missionen zu gründen. Die hauptsächlichsten Avenuen innerhalb des mühsam dem Sumpfe entrungenen Stadtbezirkes erhielten die Namen der königlichen Prinzen: Maine, Condé, Conti, Toulouse und Bourbon; die Chartres-Strasse wurde nach dem Sohne des Regenten benannt, und auch der Gouverneur der Colonie Bienville gab seinen Namen einer der neuen Avenuen.

Längs des Mississippi auf viele Meilen ober- und unterhalb der Stadt hatten die Söhne vornehmer französischer Familien Plantagen gegründet, und führten ein bewegtes, sinnliches Leben, während ihnen die Sklaven unter der Zuchtruthe der Aufseher die Pflanzungen bestellten. Juden durften die Grenzen der Colonie nicht betreten. Sonn- und Feiertage wurden strenge eingehalten und alle Arbeit war verboten. Kein anderer Gottesdienst als der katholische war erlaubt; weisse Colonisten durften mit Sklavinnen keine Ehen eingehen oder im Conkubinat leben. Die Sklaven trugen gewisse Abzeichen und wurden auf das Strengste gehalten und bewacht.

Die benachbarten wilden Indianerstämme, wie die Tschocktahs und Tschikasahs, waren in ewiger Fehde gegen einander begriffen. — Wüthende Orkane zerstörten von Zeit zu Zeit Plantagen, Häuser und Ansiedelungen. Selten liefen von Frankreich Schiffe mit Truppen und Colonisten ein; die Colonie war auf ihre eigenen Kräfte angewiesen, die durch langwierige Kämpfe mit den feindlichen Natchez- und Tschikashah-Indianern arg auf die Probe gestellt wurden. — Ueberdies gab ihnen die Urbarmachung der Wälder und Sümpfe, sowie die Herstellung der so nothwendigen Dämme zum Schutz gegen die Ueberschwemmungen des Mississippi hinreichende Beschäftigung.

So wuchs die Colonie allmählich bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts, als der König von Frankreich Louisiana seinem königlichen Vetter von Spanien zum Geschenk

machte. Unter der spanischen Herrschaft wechselte der Charakter der Ansiedlung vollständig, und nur die französischen Namen blieben. Längs der Strassen von New-Orleans entstanden niedrige Häuser mit flachen Dächern und eisernen Balkonen, hie und da mit charakteristischer Anlehnung an die alte maurische Architektur. Statt der leichtlebigen, eleganten französischen Garnison ist hier der ernste, knochige Spanier aufgezogen und regiert die Colonie

New-Orleans: Das Zollamt.

mit eiserner Hand. Die Zahl der Mönche und Nonnen wird immer grösser — jene der Bevölkerung bleibt jedoch auf einigen Tausend stehen. Um sich die Herrschaft zu sichern, wurden Truppen herübergebracht, Forts und Kasernen erbaut. Aber dennoch bleibt Louisiana nicht in ihren Händen. Im ersten Jahre dieses Jahrhunderts fällt es an Frankreich zurück, und fünfzehn Jahre später besiegelt der amerikanische General Jackson durch seinen

entscheidenden Sieg über die englische Invasionsarmee unterhalb New-Orleans das Schicksal Louisianas.

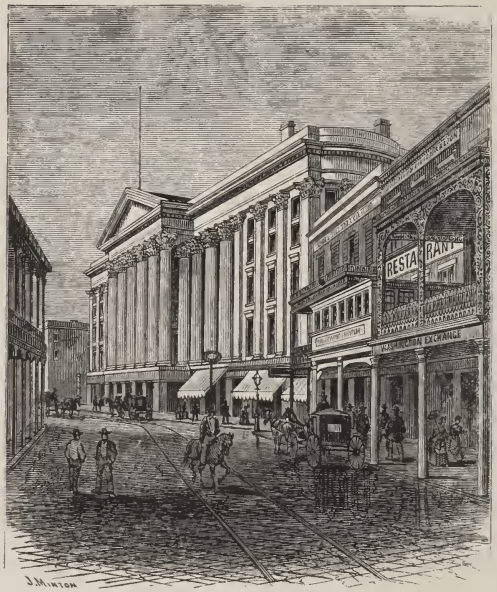
Heute sind aus der einzigen grossen, unbewohnten Colonie ein Dutzend der blühendsten, bevölkertsten Staaten der Nordamerikanischen Union geworden. Louisianas Namen ist auf einen kleinen Rest der spanischen Colonie übergegangen, der etwa ein Dreissigstel ihrer einstigen Ausdehnung umfasst — einen kleinen Rest von vierzigtausend Quadratmeilen! Während sich Louisiana so verkleinert, wuchs seine Hauptstadt im gleichen Zeitraum zur fünfzigfachen Ausdehnung heran — und seine Häuser bedecken jetzt den ganzen, viele Meilen umfassenden Raum zwischen dem Mississippi und dem Pontchartrainsee, mit einer Bevölkerung von nahe einer Viertelmillion Seelen! Mögen also auch Franzosen und Spanier den Grundstein zu der gegenwärtigen Grossstadt gelegt und ihre Herrschaft dem Aussehen und der Bevölkerung der Stadt theilweise Relief gegeben haben, ihre eigentliche Blüthe und Grösse verdankt sie der Herrschaft der Amerikaner, und die letzteren werden sie auch einer grossen Zukunft entgegenführen!

* * *

New-Orleans ist nicht wie die grosse Mehrzahl der amerikanischen Städte in Schachbrettform ausgelegt, und vielleicht beweist sie schon damit allein ihren französischen Ursprung. Wohl sind die Strassen alle schnurgerade und die einzelnen Stadttheile auch mit grosser Regelmässigkeit gebaut, doch richtet sich deren Lage zu einander theils nach den Flusswindungen, theils nach der Form der einst in Privatbesitz gewesenen grossen Grundstücke. Der älteste und geschäftigste Theil der Stadt ist in eine Flusskrümmung des Mississippi hineingebaut, während die neueren Stadttheile den übrigen Raum bis zum Pontchartrainsee

ausfüllen. Mehrere Bayous und Schifffahrtskanäle durchziehen die Stadt nach verschiedenen Richtungen, doch bleibt ihre Hauptarterie stets der Vater der Ströme. Von ihm ist das Sein und Nichtsein von New-Orleans, dessen Blüthe und Zukunft allein abhängig. In den dem Flusshafen zunächst liegenden Strassen konzentrirt sich das geschäftliche Leben und dringt wohl auch an manchen Stellen bis in's Innere der Stadt ein, um sich endlich in den Wohnstrassen und Alleen und Gärten gänzlich zu verlieren. Eine Anzahl von geraden, meilenlangen Avenuen durchkreuzen die Häusergevierte nach allen Richtungen, konvergiren und divergiren und führen schliesslich irgendwo nach dem Fluss oder See, ohne auch nur einen beiläufigen Mittelpunkt zu besitzen. Von den vielen Hunderten Strassen laufen nicht ein Dutzend nach derselben Richtung. Aus dieser Ursache wäre es auch unpraktisch und zwecklos gewesen, die Strassen wie in allen andern Grossstädten Amerikas mit fortlaufenden Nummern zu bezeichnen. Sie führen in New-Orleans eigene Namen wie in den europäischen Städten, und dieselben wurden aus allen nur erdenklichen Gebieten hervorgeholt. In den alten Stadttheilen erinnern die Namen, wie schon früher erwähnt, an das französische Königthum; etwas neuere, wie z. B. die Austerlitz- und Marengo-Strasse, an Republik und Kaiserreich; die neun Musen, Halbgötter und Feen, Titanen — kurz die ganze Mythologie der Alten wurde geplündert, um diesen modernen amerikanischen Strassen zu Namen zu verhelfen; so durchschneidet z. B. der „Glücksweg" die Dryaden-, Elysee- und Magnolien-Strasse und schliesslich Melpomenes Weg. Columbus befindet sich in der schönen Gesellschaft von Halbgöttinnen und die französischen Könige sind von den Höchsten des Olymp umringt; weiter kann man doch sogar in einem Königreiche die Verherrlichung des Royalismus nicht treiben! In der Nähe der sämmtlichen Bürgertugenden, wie Genius, Kraft,

Weisheit, Wohlthätigkeit etc. wurden die amerikanischen Helden und Präsidenten abgelagert; jenseits des Stromes endlich befinden sich die Vorstädte Algier, Tunis und Belleville. Unzweifelhaft nimmt sich ein Stadtplan von New-Orleans mit so einschmeichelnden stolzen und poetischen Namen viel vornehmer aus, als jene der andern Städte Amerikas mit ihren kalten Nummnrn 1, 2, 3, 4.



New-Orleans: Das St. Charles-Hotel.

Eine andere Charakteristik von New-Orleans ist seine tiefe Lage. Die ganze Stadt wie auch ihre Umgegend auf viele Meilen weist nicht die geringste Erhebung auf; der Grund ist flach wie ein Tisch und dazu einige Fuss unterhalb des Mississippiniveaus bei hohem Wasserstande gelegen, so dass bei einem Dammbruche die ganze Stadt unter Wasser gesetzt würde. Glücklicherweise begnügt sich der alte Vater

der Ströme seiner jungen Metropole gegenüber mit dem Bewustsein seiner Macht allein und liess die schöne Stadt im Laufe der Jahrhunderte unversehrt zu ihrer heutigen Ausdehnung emporwachsen. Hie und da erlaubt sich der verdriessliche Alte wohl den Scherz, mit seinem Daumen irgend einen der Riesendämme zu zerdrücken und sich auf dem Lande dahinter ein wenig umzusehen. Aber dann wird er geschwind wieder in seine Behausung zurückgedrängt oder durch einen zweiten Damm an jedem weitern Vordringen gehindert.

Bei einer so tiefen Lage der Stadt, deren Baugrund ja allmählich dem Sumpfe abgerungen wurde, ist natürlich die Anlage von Souterrainbauten und Kellerräumen kaum möglich, und auch das Kanalsystem ist völlig ungenügend. Glücklicherweise liegt der grosse Pontchartrainsee im Osten der Stadt etwas tiefer als diese, und die Kloaken können dadurch weit in den See hinausgeführt werden. Schon bei geringer Tiefe stösst man überall auf Wasser; in den Abzugsgräben, an den tieferen Stellen des alten, träumerischen, von hohen Bäumen beschatteten City-Parks findet man stagnirende Pfützen. Auf den Friedhöfen wird die Beerdigung in dem weichen Sumpfboden sehr erschwert; in den Strassen findet die Pflasterung keine genügende Unterlage und ist deshalb auch mit geringen Ausnahmen sehr mangelhaft. Bei heftigen Regengüssen steht die Stadt geradezu unter Wasser, und nur der tiefer gelegene, mit dem Meere in Verbindung stehende Pontchartrainsee macht die Drainage theilweise möglich. Dieser See, mit dem durch Ebbe und Fluth stets wechselnden Seewasser, der reinen Meerluft, die vom Golf kommend über ihn hinwegstreicht, und seinen herrlichen Ufern ist eine wahre Wohlthat für New-Orleans!

* * *

Soweit die Stadt aus der Vogelperspektive betrachtet. Betreten wir nun auch die Strassen. Von den Mississippi-Levees ausgehend stossen wir unwillkührlich auf die Canal-Street, trotz ihres minder schönen Namens die schönste und grossartigste Strasse der Halbmondstadt, um nicht zu sagen Amerikas. Sie ist das würdigste Seitenstück zu dem grossen Strom, auf dessen Ufern sie ausmündet, eine Art Mississippi unter den Strassen. In New-York ist es der Broadway, der uns auf wenigen Meilen den ganzen Continent vor Augen führt, eine Strasse, an deren einem Ende Europa, an deren anderm Amerika liegt. Der Broadway von New-Orleans ist die Kanalstrasse, ebenso imposant, ebenso bedeutend und womöglich noch charakteristischer. Wir merken es auf den ersten Schritt: Die Kanalstrasse ist die Hauptverkehrsader zwischen dem amerikanischen Süden und den Tropen Westindiens. Ihre Anlage, ihr Aussehen, ihr Strassenleben, ihre glänzenden Kaufläden, kurz Alles beweist, dass wir uns an der Grenze zweier grosser verschiedener Kulturen — der anglosächsischen und der spanischen —, sowie an der Grenze zweier geographischer Zonen, der gemässigten und der tropischen, befinden, und dass sich all' diese Gegensätze in der einen Stadt und speziell in dieser Strasse begegnen.

Die Canalstreet läuft in schnurgerader Richtung durch die ganze Stadt, sie in nahezu gleiche Hälften theilend. Grosse Wohn- und Geschäftshäuser säumen diese imposante, über siebenzig Schritte breite Avenue auf beiden Seiten ein. Ihre Grösse, die Zahl ihrer Stockwerke, ihre Magazine erinnern an Amerika; der Baustyl, die schönen Balkone und malerischen, durch alle Stockwerke laufenden Veranden erinnern an die spanische Cultur; bei vielen Häusern springen diese Veranden weit über das Strassentrottoire vor und bilden so den Häusern entlang gedeckte Arkaden, unter denen die Menge ungehindert durch Regenwetter oder drücken-

den Sonnenschein, hin- und herwandelt. Blumen in den Fenstern; tropische Ziergewächse und Schlingpflanzen auf den Balkonen — ein Bild des Südens; grosse marktschreierische Anzeigen, grellbemalte Schilder, ganze Häuserfronten bedeckende Inschriften — ein Merkmal des amerikanischen Nordens. Die Namen, die wir auf ihnen lesen, die Sprachen in denen sie verfasst sind, geben uns ein neues Beispiel des franco-hispanisch-amerikanischen Städte-Babels, in dem wir uns befinden. Grosse Flaggenstangen mit den „Sternen und Streifen" überhöhen alle Häuser; grüne Jalousien, schattenspendende Leinwanddächer springen aus den Façaden hervor; in den Fenstern bald eine Geschäftsanzeige oder das Gesicht eines smarten, tabakkauenden Yankees; bald das brünette pikante Gesichtchen einer Creolen-Schönen.

Die meilenlange Reihe der Waarenhäuser und eleganten grossartigen Kaufläden unter den Arkaden, die grossen Restaurants, Austernläden, französischen Cafés und Billardsalons wird nur durch jene Menge von engeren, aber ebenso bunten, ebenso bewegten Seitenstrassen unterbrochen, die in die Canalstreet einmünden.

Die an den Häusern hinlaufenden, mit schönen grossen Steinplatten bedeckten Trottoirs sind von grosser Breite. In der Mitte der etwas tiefer als die Trottoirs gelegenen, gleichfalls vortrefflich gepflasterten Strasse befinden sich lange, mit zweischattigen Baumalleen bepflanzte, Rasenstreifen, und wohl besandete Fusswege. Auf diese Weise wird der breite Raum für die Fuhrwerke sozusagen in zwei Fahrstrassen getheilt, die von den Trottoirs einerseits, und dem schattigen mittleren Fussweg anderseits durch kleine offene Wassergräben getrennt sind. An Strassenübergängen sind diese letzteren mit Steinplatten überdeckt. Beide der an und für sich noch immer je zwanzig Schritte breiten Fahrstrassen werden von Dutzenden Bahngeleisen durchzogen, auf denen der Pferde- und Dampfwagenverkehr

besonders an der Kreuzungsstelle der Charles Street ein wahrhaft grossartiger ist. Hier wird man es gewahr, dass man sich in einer Handelsstadt ersten Ranges befindet, denn trotz der unglaublichen Menge der Waggons ist doch jeder gefüllt, ohne den Verkehr auf den Trottoirs oder in Privatfuhrwerken zu beeinträchtigen. Die Canalstrasse ist der Mittelpunkt des ganzen vielleicht über hundert Meilen langen und über alle Stadttheile ausgebreiteten Strassenbahnnetzes, das der grossen Entfernungen wegen eine wahre

New-Orleans: Das Capitol von Louisiana.

Wohlthat für die Bevölkerung ist. Die Strassenwagen sind hier mit Maulthieren bespannt, welche die drückende Hitze des Sommers viel besser ertragen als die Pferde.

In der dem Flusse zunächst liegenden Hälfte der Canalstrasse mündet die Mehrzahl der Geschäftsstrassen von New-Orleans, von denen jede ihren eigenen Handelszweig besitzt. Der Hauptartikel der Stadt, die Baumwolle, thront in der Carondelet Street, wo sich auch die Cotton Exchange (Baumwollbörse) befindet. Diese letztere ist des Vormittags

der Schauplatz des regsten Verkehrs, denn hier finden die Ein- und Verkäufe der zwei Millionen Ballen Baumwolle statt, die jährlich durch New-Orleans ihren Weg in alle Welttheile nehmen. Von Stunde zu Stunde werden hier auf grossen schwarzen Tafeln die aus den Plantagen, den Hafenplätzen, den europäischen und amerikanischen Fabrikzentren u. s. w. einlaufenden Neuigkeiten angeschrieben, nach welchen sich der Preis und der Bedarf der Baumwolle richtet.

Etwas weiter stösst man auf den Sitz des Handels mit den Stapelprodukten des „grossen Westens“: Speck, Schinken, Pökelfleisch, Mais und Getreide, dann wieder auf die Waarenlager von Zucker, Melassen, Leder, Häuten Tabak u. s. w., so dass man über die Haupterwerbsquelle des Reichthums von New-Orleans nicht lange im Zweifel bleibt: sie sind der Handel und der Plantagenbesitz. Der letztere ist allerdings nicht in der Canalstreet zu suchen. Dazu muss man den Geschäftstheil der Stadt verlassen und sich weiter in das Strassengewirr der Riesenstadt vertiefen. Manche Stadttheile und viele Strassen, die wir durchwandern, sind uns ein Räthsel. Die Contraste mehren sich. Häusserreihen todt und kahl und scheinbar ausgestorben, wie jene Philadelphia's; enge Strassen; elende Barracken; niedrige gesperrte Magazine und Waarenhäuser; zwischen den Steinen der elenden Pflasterung wuchert das Gras und Unkraut; Schmutz und Unrath in den Gossen; feuchte Mauern, dumpfe, kühle Atmosphäre; von dem sonnigen klaren Himmel, der über dem ganzen lachenden Städtebilde ruht, fällt kaum ein Strahl herab in diese Häuseröde! Die Strassenlampen sind zerbrochen, viele Wohnungen leer, unbewohnt. Ein paar Schritte, und wir treten heraus in eine weite offene, mit den herrlichsten Gärten und herrschaftlichen Villen besetzte Avenue. Glänzende Thore und reiche Gitter; schattige Magnolien und graziöse Palmen,

Bananen- und Cypressen- Haine, Blumenbeete und wohlgepflegte Rasenteppiche schliessen die Häuser gegen die Strasse ab; am Thore schäkern ein paar feiste Negerweiber in drolligen bunten Kostümen, mit dem weisshaarigen gebeugten Negerportier, in den Remisen sieht man glänzende Equipagen; alles athmet Reichthum, Wohlstand. Die Gärten umfassen mitunter ganze Strassengevierte, und der balsamische Duft, der den in reicher Blüthe stehenden Orangenhainen entströmt, ist förmlich berauschend! Hier, in diesen

New-Orleans: Die französische Kathedrale.

vornehmen Stadttheilen, wohnt das alte conservative Pflanzerelement, wohl auch schon stark vermischt mit neuen Ankömmlingen aus den Yankeestaaten. Sie haben durch den Sklavenkrieg schwere Verluste erlitten, aber sich dennoch wieder theilweise aufgerafft und auf Grundlage des ihnen Gebliebenen neuen Reichthum geschaffen.

Aber wenden wir den Blick von der uns umgebenden Pflanzerherrlichkeit auf die Strasse selbst: dort Reichthum, hier der ärgste Schmutz und die schönen Häuser mit den

märchenhaft schönen Gärten schliessen Durchfahrten ein, von denen man bei schlechtem Wetter nicht weiss, ob sie für Wagen, Schlitten oder Boote bestimmt sind! Kothberge, Sümpfe und Steinhaufen wechseln dort einander ab, die Steine in den Kanälen, das Wasser auf der Strasse, doch kein Mensch kümmert sich darum, und alles bleibt dem Verfall überlassen!

Wir wandern weiter und gelangen in die Stadttheile der Armen, der Neger, der kleinen Handwerker und Taglöhner, enge Strassen mit hohen, dicht mit Menschen gefüllten „Tenement"- und Boardinghäusern; mit vielem Schmutz und vielen Kindern vor den Thüren. Hier ist der Herd jener grauenhaften Epidemie, welche die schöne Stadt des Südens schon zu wiederholten Malen heimgesucht, die Brutstätte des gelben Fiebers! Hier inmitten dieser tiefgelegenen, von Sümpfen umgebenen Stadtbezirke befinden sich die alten Friedhöfe. In einem Boden, der die Anlage von Latrinen seines zu grossen Wassergehaltes wegen nicht gestattet, werden die Todten eingegraben. Das krasseste Beispiel dieser Leichenhöfe ist „*Pottersfield*", der Armenfriedhof, ein inmitten der Stadt gelegener und von bewohnten Häusern umgebener Square. Die Bewohner jenes Stadtviertels klagen seit Jahren über den grauenerregenden Zustand dieses Begräbnissplatzes; über den Leichengeruch, der zur Sommerszeit ihre Wohnungen durchdringe; über den widerlichen, entsetzlichen Zustand während der Epidemien, wo die Leichen, in Haufen aufgeschichtet, unter der glühenden Sonne der Bestattung harren; über die schlammigen, mit Fliegen bedeckten Grabhügel, die unter ihren Augen liegen! — Aber keine Abhilfe! Die Epidemien kommen, sie raffen Tausende und Abertausende von Opfern hinweg, sie vergehen wieder, und alles bleibt beim Alten. Unter solchen Umständen konnte bisher das gelbe Fieber niemals vermieden werden. Wir bedauern die schöne Stadt,

die durch eine korrupte Verwaltung, die Apathie ihrer vornehmen Bürger und das Raubsystem eines aus beutesüchtigen Politikern und dummen Negern gebildeten „City-Rings“ in derartiger Verwahrlosung belassen wird!*) — Wir trollen weiter. Ueberall krasse Gegensätze. Neben den reichen Residenzen und neugebauten Privatwohnungen alte spanische Kirchen und Klöster; weite Kanäle mit stagnirendem Wasser, von keinem Fahrzeug durchfurcht; kleine traute Gartensquares, geschäftige Markthallen mit fremdartigem, vielsprachigem Leben und südlichen Produkten; — Endlose Strassen, bewohnt von der Petite Bourgeoisie; die einstöckigen kleinen Häuser besitzen den obligaten Balkon und Blumentöpfe in den Fenstern; die Strassenwagen rollen und stolpern unter dem Geklingel der Geschirrglocken auf den schlechten Geleisen einher; sie absorbiren den ganzen Strassenverkehr. Alle fünf oder zehn Minuten ein Wagen; die Hausthore öffnen sich und lassen die Passagiere ein oder aus. Der Wagen rollt weiter, und wieder ist alles grabesstille. An den Kanälen angeln vielleicht ein paar Jungen, an den von der Sonne hell beschienenen Hausfronten lungern zerlumpte Neger — und höchstens der schwache Ton einer Dampfpfeife hallt aus der Ferne, vom Fluss herüber. Sonst ist alles ruhig, weder Hämmern noch Rollen noch das Pusten von Dampfmaschinen. New-Orleans ist keine Industriestadt.

Allmählich kehren wir durch die schöne sonnige und mit reichen Häusern besetzte Rampart Street nach uns be-

*) Die beiden letzten Abschnitte veröffentlichte ich bereits im vorigen Jahre in der „Newyorker Staatszeitung“ und der englischen „Tribune“. Dass dieselben den Thatsachen entsprachen, geht aus dem erfolgtem Abdruck derselben in der New-Orleans Deutschen Zeitung hervor, die an leitender Stelle davon u. a. sagt: „Sein auf mehrwöchentliche sorgfältige Forschungen dahier begründetes Urtheil über den sanitären Zustand von New-Orleans ist streng, aber auch wahr und treffend.“

kannteren Stadttheilen zurück und befinden uns wieder in der Canalstrasse mit ihrem grossartigen imponirenden Verkehr. Es ist uns, als ob wir aus irgend einem vergessenen, abseits vom Wege gelegenen Städtchen der Provence in eine grosse Hauptstadt, aus Tarascon z. B. nach Marseille kämen — so bedeutend ist der Unterschied. Hier in der Canalstreet sehen wir schöne Kirchen, grosse Baumwollpressen, Theatergebäude; in der Mitte der Strasse, an ihrem Kreuzungspunkte mit der Charles Street steht das Monument des Redners und Staatsmannes Henry Clay; am Fusse des Sockels stehend, sehen wir nach einer Richtung hin die Levees mit den kolossalen Dampferkolossen; ihnen zunächst auf der östlichen Strassenfronte steht ein gewaltiger, vier Stockwerke hoher Granitbau im Bastillenstyl, ein ganzes Strassenviereck einnehmend. Es ist das Custom House, das Zollamt, so gross und geräumig, dass man noch andere Aemter, z. B. das Postamt, darin unterbringen konnte. Das Gebäude kostete bisher an 50 Millionen Mark und ist heute noch nicht vollendet, ein trauriges Beispiel der Misswirthschaft südlicher Staats- und Städteverwaltung. — Blicken wir von unserem Standpunkt nach Westen, so erblicken wir die edle majestätische Säulenfaçade des St. Charles Hotels, die vornehmste Karawanserei des Südens und das gewöhnliche Absteigequartier der reichen Pflanzer wie der eleganten Welt. Welches Leben in den Strassen! Welches Völkergemisch! Amerikaner und Brasilianer, Westindier, Spanier und Franzosen, Deutsche, Creolen, Quadronen, Mulatten, Chinesen, Neger drängen an uns vorüber — uns zur Seite stehen nur ein paar Zeitungs- und Schuhputzerjungen, Obst- und Blumenverkäufer; an den Stufen kauert eine vermummte weibliche Gestalt, kleine Sträusschen feilbietend — sie scheint von dem tollen lärmenden Leben nicht berührt zu werden und brütet dumpf vor sich hin: wir sprechen sie an, doch sie versteht uns kaum —

sie ist das Ueberbleibsel einer andern Welt, die früher hier gehaust: eine der letzten Tschikasahs!

* * *

Die Bevölkerung von New-Orleans ist sehr gemischt. Es leben hier an 70000 Franzosen und Creolen, 30000 Deutsche, 60000 Neger und Mulatten, 10000 Mexikaner, Spanier und Italiener, so dass die eigentliche anglo-amerikanische Bevölkerung kaum 80 bis 90000 beträgt. Doch sie sind das unternehmendste, wohlhabendste und zukunftsreichste Element der Halbmondstadt. Jede Nation hat ihre eigenen geselligen Kreise und vermengt sich nur wenig mit den andern; jede hat auch ihre Tagesliteratur, die Amerikaner die „N. O. Times“ und den „Picayune“, die Deutschen die vorzüglich redigirte „Deutsche Zeitung“, die Franzosen die „Abeille de la Nouvelle Orléans“. — Das geistige Leben liegt indessen ziemlich darnieder; das herrliche warme Klima des Südens, der ewige Sommer sind demselben nicht förderlich. Die Buchhändler sind in den Golfstaaten arme Leute, und mit Ausnahme billiger französischer Romane, amerikanischer Monats- und deutscher Wochenschriften wird von den Käufern nur wenig begehrt. Die neu eingewanderten Yankees aus dem Norden sind viel zu sehr mit „*Money making*“ (Geld machen) und „*Politics*“ beschäftigt, um an der schönen Literatur Geschmack zu finden. Die alte ansässige Creolenbevölkerung hingegen lebt viel zu sehr im dolce far niente. Ihr ganzes Dasein dreht sich nur um den Zucker und die Liebe; sie bringen den Winter in ihren lieblichen, geräumigen Pflanzerhäusern an den Stromufern oder an den stillen Bayous zu und gehen im Sommer nach kälteren Gegenden, in die Bäder von Virginien und New-York. Die Kirchen und die Spielhäuser besitzen in New-Orleans eifrigere Anhänger als die Schulen; auch die

Theater, die eine Zeitlang nach dem Kriege wegen Trauer und Geldmangel ganz gemieden wurden, erfreuen sich besseren Besuches, und mit diesem Jahre bekam die Metropole des Creolenlandes ihre französische Oper wieder, die vor dem Kriege die glänzendste Truppe Amerikas besass, nach dem Kriege aber wegen Mangel an Besuch einging. Dieser eifrigere Theaterbesuch in den letzten Jahren ist der sicherste Beweis des geschäftlichen Aufschwungs von New-Orleans. Die Verhältnisse, die in den

New-Orleans: Das „Charity"-Hospital.

ersten Jahren nach dem Kriege jammervoll waren, haben sich erheblich gebessert und werden binnen Kurzem selbst die besten Jahre der Sklavenzeit übertreffen. Die Wunden, die der Krieg geschlagen, sind grossentheils vernarbt, geheilt, und nur einer Bevölkerungsklasse von Louisiana scheint die Emancipation der Sklaven den Todesstoss versetzt zu haben: den französischen und spanischen Creolen. Sie waren an die Herrschaft gewöhnt, souveräne Fürsten auf ihren Plantagen, und hatten Niemandem Rechenschaft abzulegen; ihre Einkünfte betrugen Hunderttausende; ihr Leben verstrich

in Lust, Ueppigkeit, Vergnügungen — die Arbeit kannten sie nicht. Nun kam der Krieg, zerstörte und brandschatzte die Plantagen und raubte den kostbarsten Theil ihres Vermögens, die Sklaven. Nichts als ödes, wüstes Land blieb zurück. Geld war nicht vorhanden — das Land ging in die Hände der reichen Kapitalisten aus dem Norden über, und die seit Jahrhunderten herrschende Creolenkaste,

New-Orleans: Die alten Friedhöfe.

die alten Marquis und Chevaliers sassen auf dem Trocknen. Sie fühlen sich fremd in der neuen, lebensfrischen Umgebung, Greise in Bezug auf das kräftige Leben, das aus den Ruinen blüht. Ein Besuch in dem von ihnen bewohnten Quartier wird uns davon überzeugen. Canal-Street ist in New-Orleans das, was der Pas de Calais zwischen England und Frankreich. Englische und französische — noch besser

anglogermanische und romanische Kultur können nicht schärfer und auffälliger von einander getrennt sein, als hier durch die breite Canalstrasse.

Von den Levees des Mississippi aufwärts schreitend, ist links alles anglosächsisch, rechts alles spanisch, italienisch und französisch; Canal-Street, Rampart- und Esplanade-Street umfassen, wie es schon ihr Name besagt, das Gebiet der alten Stadt, wie sie zur Herrschaft der Franzosen war. Sie bilden auch noch heute die Grenzen der französischen Bevölkerung, man könnte sagen des Bollwerks des Creolenthums. — Westlich der Canalstrasse ist alles „Street", „Cents", „Mister", — östlich giebt es nur „Rue", „Centimes", „Monsieur" — frägt man die Leute in der Strasse um Auskunft, so wird man links englische, rechts französische Antworten erhalten. Die beiden Bevölkerungen leben abgesondert und in ihren eigenen Gesellschaftskreisen. Sie vermischen sich nicht. Heute noch besteht diese Trennung. Man sieht es übrigens beim Betreten der alten Stadt auf den ersten Blick, dass man sich in Nouvelle Orléans und nicht in in New-Orleans befindet. Die Aufschriften, Firmentafeln; Zeitungen sind französisch; ja das Aussehen der einzelnen Kaufläden und Wohnungen gleicht jenem der Städte im südlichen Frankreich. Nicht so die Häuser und Strassen. Sie stammen grossentheils aus der spanischen Epoche. Die weiten Balkone und die schön geschwungenen bauchigen Eisengeländer, die vergitterten Fenster, die geschlossenen Hausthüren, die Stille und Einsamkeit in den Strassen erinnert lebhaft an die alten Städte Spaniens und Siziliens, ja ich fühlte beim Durchwandern der Strassen dieselbe Atmosphäre und denselben Pulsschlag des Lebens, wie in der einstigen Hauptstadt der spanischen Bourbonen, wie in Palermo. Wie sich doch hier die alte Zivilisation der hispano-maurischen Rasse mit jener freien, kräftigen, zukunftsreichen Zivilisation des jungen Amerikas begegnet!

— Im Kampfe mit ihr hat sie alle ihre Aussenposten, ihre Plantagen, mit einem Worte den offenen Kampf aufgegeben und sich hierher in das letzte Bollwerk des alten Orleans zurückgezogen, verschanzt. Die Zeit wird sie auch von dort vertreiben und in der Fluth der amerikanischen Kultur untergehen lassen.

Inmitten des französischen Stadttheils liegt der Jackson-Square, der einstige Place d'armes der Franzosen und Spanier. Hier erhebt sich die dreithürmige Kathedrale von New-Orleans mit zwei alten Nebengebäuden, die heute als Gerichtshöfe dienen. Eine Reiterstatue des General Jackson erhebt sich inmitten des üppigen, in tropischer Fülle prangenden Gartens, dessen hohe Orangen- und Magnolienbäume an der Aussenseite den stillen Square gegen die Flussufer abschliessen. Tritt man zwischen ihnen auf die Levees hinaus, so ändert sich das bisher stille, träumerische Bild mit einem Schlage. Wir befinden uns in der Nähe des französischen Marktes, der unter den Amerikanern als eine der Sehenswürdigkeiten von New-Orleans gilt. Er erinnerte mich lebhaft an die Bazars von Konstantinopel und Tunis, nur gehörten die Menschen, die ihn belebten, einer andern Rasse an. Wie dort, so wird unter den weiten niederen Flugdächern alles feilgeboten, was überhaupt verkäuflich ist und zum Lebensbedarf der Menschen dient. Kleider, Stoffe, Leder, Schuhe, Wirkwaaren, Möbel, Geschirr, und vor Allem Lebensmittel, Fleisch, Gemüse, Früchte. Jede Waarengattung hat ihre eigenen Gässchen und Durchgänge, „*Souks*“, wie der Araber sagen würde. Hunderte von kleinen Verkaufstischen und Läden reihen sich aneinander, und auch die ganze Organisation dieser Märkte, ihr Aussehen etc. erinnert so lebhaft an den Orient, dass man den Verkäufern nur Turbans aufzusetzen und Burnusse anzuziehen brauchte, um sich in einem arabischen Bazar zu wähnen. Allerdings verhindern uns die Frauen

daran, diese Illusion zu vervollständigen, die Frauen, die im Orient vermummt, stumm, verschleiert umherwandern und hier mehr als unverhüllt und mehr als gesprächig den Markt beleben.

Noch ein letztes Bild sei mir gestattet vorzuführen: die französischen Friedhöfe. Die ärmeren Leute werden wie anderwärts in die Erde versenkt, doch ist der Boden von New-Orleans so sumpfig, dass es Alle, welche die Mittel hiezu besitzen, vorziehen, ihre Verstorbenen oberirdisch beisetzen zu lassen. Die Mehrzahl der leider inmitten der Stadt gelegenen Friedhöfe enthalten deshalb geräumige, oft mehrere Stockwerke hohe und aus Marmor oder Ziegeln erbaute Sarkophage mit einzelnen Abtheilungen, in welche die Särge eingeschoben und dann mittelst einer die Inschrift enthaltenden Marmorplatte geschlossen werden. Viele Kirchengemeinden, Gesellschaften, Zünfte u. s. w. besitzen ihre eigenen, oft hunderte von Abtheilungen enthaltende Grabhäuser, die mit Inschriften bedeckt in Reihen neben einander stehen und einen ganz eigenthümlichen, befremdenden Anblick gewähren. Aber entschieden ist diese Art der Leichenbestattung, die übrigens in allen niedrig gelegenen Theilen Louisianas eingeführt ist, der bei uns gebräuchlichen vorzuziehen. Diese Kirchhöfe erinnerten mich an den neuen Camposanto in Genua und die kleinen Pyramidengräber in der ägyptischen Wüste. Die hermetisch verschlossenen Gräber sind jahraus jahrein der tropischen Sonnenhitze ausgesetzt, und die in ihnen befindlichen Leichen machen deshalb eine Art natürlichen Verbrennungsprozess durch statt in Fäulniss zu gerathen. Ganze weite Strecken sind mit diesen kahlen, weissen Monumenten bedeckt und mit hohen Ringmauern umgeben — eine Stadt der Todten inmitten des telephonirenden, telegraphirenden, fieberhaften, gelderwerbenden New-Orleans!

V.

Eine schwarze Regierung.

In der guten alten Sklavenzeit Louisianas gab es neben dem schon bekannten St. Charles Hotel noch eine andere, viel grössere und vornehmere Karawanserei im französischen Stadtviertel, welche den Namen St. Louis Hotel führte. Lange Jahre hindurch war dieses Riesenhotel das Absteigequartier der reichsten, ältesten Pflanzerwelt des Creolenlandes. In seinen weiten Corridoren, in den mit französischem Luxus möblirten Empfangs-Salons und Conversationszimmern drängte sich die Haute volée von Stadt und Land; in den Speisesälen versammelte sich des Abends die heitere, vornehme Gesellschaft zu Diners, bei denen der Champagner floss, und die Bälle und Conzerte, die den Diners in der grossen, hohen Rotunde des Hotels folgten, standen in Bezug auf Eleganz, Schönheit der Damen und Pracht der Toiletten den aristokratischen Reunionen des Faubourg St. Germain wenig nach. Damals ging es in dem St. Louis Hotel ähnlich zu, wie in den drei berühmten Mammuthskarawansereien des heutigen Saratoga. Selbst die Strasse, in welcher der Palast lag, war nur den Plantagenmillionairen zugänglich, und scheu wichen die Neger, die schwarze „Canaille", dem Wohnsitz

ihrer Herren und Gebieter aus, ohne auch nur das Auge nach dem stattlichen Gebäude zu erheben.

Heute sind die Rollen ein wenig verschieden. Der Rotundensaal, auf dessen spiegelglattem Boden man beim Besuche noch Seidenfetzen, welke Blumen und andere Beweise von Terpsichorens Orgien zu finden glauben würde, ist heute einer vielleicht noch heitereren Bestimmung gewidmet. Er ist der Sitz der Staatsregierung von Louisiana. Das Hotel ist gewesen: die Zimmernummern sind von den Thüren, die Möbel aus den Salons verschwunden. Die Küchenräume sind Staatsarchive geworden, und in den Schlafzimmern, die einst vielleicht junonischen Schönheiten, den Blüthen der Creolengesellschaft zur Wohnung gedient, wird jetzt getrunken, Tabak gekaut und — geherrscht. Die Schwarzen, die einstigen Sklaven haben die Zügel der Staatsregierung zum Theil in den Händen; die einst die Letzten waren, sind jetzt die Ersten, und leider sind viele von den einstigen „Ersten“ in Armuth und Elend zurückgefallen. Sambo aus Afrika, Sambo der schwarze, schweissige, dickmäulige, grinsende Sklave, auf dessen Rücken die Peitsche so oft niedergesaust, er ist Senator, Volksvertreter und sitzt in dem alten, ehrwürdigen Lederfauteuil des Marquis „Questcequ'ildit“, seines einstigen Herren! —

Das Hotel St. Louis, so schön und glänzend es einst war, ist eine moderne Cultur-Ruine geworden, das Prototyp des ganzen Staates, ebenso wie der letztere ein Opfer jener schmählichen Rotte, die mehrere Jahre Louisiana und New-Orleans beherrschte, das Land aussaugte, den Staats-Credit ruinirte, die Revenuen defraudirte, und aus dem Sklavenstaate ein zweites Haity machen wollte. Wie jenes Hotel, so war auch der Staat einst reich und gläzend. Der Krieg kam und brachte die Yankee-Abenteurer, Tagediebe und Politiker mit sich, die im Verein mit den Schwarzen und durch diese gewählt, von dem Hotel ebenso gut

Besitz ergriffen wie vom Staate. — In wenigen Jahren war das erstere zu einem schmutzigen, verwahrlosten Gemäuer geworden, als welches es sich noch heute dem erstaunten Fremden präsentirt; der Staat aber entging noch im letzten Moment einem analogen Schicksal. Seine eigene Kraft, sein natürlicher Reichthum und günstige Lage führen ihn jetzt rasch wieder der alten Höhe zu. In dem Staatsgebäude strotzt alles von Schmutz und Staub. Je höher man steigt, desto mehr nimmt die Verwahrlosung zu, und im vierten Stockwerk, wo sich den Aufschriften an den Thüren zufolge der Sitz der Ingenieure und Baumeister befindet, war zur Zeit unseres Besuches gewiss seit Monaten nicht mehr gekehrt worden. Die Fensterscheiben waren theilweise zerbrochen, Thüren aus den Angeln, Treppengeländer zerstört; und in diesem Gebäude befindet sich das Bureau des Staatsgouverneurs, der einzelnen Minister resp. Staatssekretäre und der Sitz des Senats und der Repräsentanten! Wie wir erfuhren, wäre es gar nicht zu wundern gewesen, wenn die Reparatur des Gebäudes schon mehrfach beschlossen, ja schon mehrfach bezahlt worden wäre! Aber das Geld ging eben andere Wege!

In den Sitzungssälen der Repräsentanten ging es manchmal drollig her, wenn einer der vielen schwarzen Gentlemen, in schmutziger Wäsche und fleckigem Rock das Wort ergriff und in dem seiner Rasse eigenthümlichen defekten Englisch an der Debatte theilnahm. Schwulstige hohle Redensarten, die bei jeder Gelegenheit wiederholt wurden, Stockungen, Verwicklungen u. s. w., aus denen sich der ehrenwerthe Sprecher schliesslich dadurch heraushalf, dass er mit seiner „Moschen", seinem Antrag, herausplatzte und wieder in den weichen Ledersessel hinter ihm zurücksank. — Man darf nun allerdings nicht vergessen, dass diese „*Gentlemen of the house*" einst Sklaven waren, dass viele Lesen und Schreiben erst nachher erlernten,

wenn sie dessen überhaupt mächtig sind. Doch hege ich auch bezüglich der kommenden Generation meine gerechten Zweifel. Die schwarzen „*Gentlemen*“ (denn das Wort „*Nigger*“ ist vor ihnen verpönt) sind grosse kräftige Leute, die sich als Arbeiter im Felde vortrefflich bewährt haben; im Repräsentantenhause eines Staates von einer Million Einwohner, dessen Hauptstadt eine Weltstadt ist, spielen sie jedoch gewiss eine recht traurige Figur.

Negertypen.

Die parlamentarischen Einrichtungen der nördlichen Staaten wurden auch hier beibehalten, nur sind sie heute schon ein wenig ins Schwarze übersetzt; so wird während der Debatten fleissig geraucht und Tabak gekaut, geschlafen und gegessen. Warum auch nicht? Leben doch diese schwarzen Gesetzgeber in einem freien Lande? —

Ueber die Betrügereien und Diebstähle, die hier, mit Hilfe der Schwarzen, durchgeführt wurden, über die Wahl-

schlachten, politischen Unruhen und den daraus entstandenen finanziellen und moralischen Misskredit des Staates, über die *„Carpetbagger Rule“* etc. soll hier nicht gesprochen werden. Gewiss wurden diese traurigen Zustände der letzten Jahre theilweise behoben, aber immer noch herrschen die Yankees und die Neger, ohne dass die gute und ehrenhafte Bevölkerung Louisianas sich aus ihrer Apathie aufrütteln und die ganze Bande davon jagen würde. Die Zahlung der Zinsen für die ungeheure Staatsschuld, welche die letztere aufgenommen, wird verweigert resp. auf ein Prozent reduzirt; die Staatseinnahme für allerhand nichtige Zwecke vergeudet oder beiseite geschafft. Dabei sind dies alles Regierungspröbchen aus dem laufenden Jahre!

Aber der kolossale Reichthum des Landes und die guten Ernten drängen diese Missstände mit einem Male in den Hintergrund. Louisianas schlimmste Zeiten sind glücklicherweise vorüber, und das Land geht einer besseren, friedlicheren Epoche entgegen.

VI.

Karnevals-Tage.

Der Karneval von New-Orleans datirt erst aus diesem Jahrhundert. Er wurde von jungen Creolen aus Paris mit herübergebracht. In den ersten Jahren erfreute er sich nur geringen Zuspruchs, aber mit der Zeit nahm man grösseren Antheil an den Freuden, welche Prinz Karneval mit sich brachte, und heute endlich ist er hier, wenn auch in anderer Form, ebenso fest und sicher eingebürgert wie in Italien oder am Rhein. Prinz Karneval wurde in New-Orleans sogar zum König gekrönt und regiert gegenwärtig als König „Rex“ allerdings nur für zwei Tage, aber dafür als unumschränkter Herrscher von New-Orleans und allen anderen Städten des Südens. Er ist ein absoluter Monarch, mehr geliebt und gefeiert, als es nur jemals ein Monarch war. Er thut es Allen Recht, und besässe er ein Parlament, es gäbe keine Opposition darin. Die Budget-Kommissionen würden ihm nicht einen Sou von dem verweigern, was er begehrt, denn sein Hofstaat, seine Leibgarde und seine ganze Armee erhalten sich auf eigene Kosten. Es giebt keine Verschwörungen gegen die geheiligte Person des Königs „Rex“, und seine Krone sitzt so fest auf

seinem Haupte, wie er selber auf seinem Thron. Sein Reich ist die weite, weite Welt, seine Residenz — unbekannt. Er kommt im Jahre nur auf zwei Tage nach seiner loyalen Stadt New-Orleans und verschwindet nach diesen zwei Tagen wie durch Zauberei.

All' das hat man in Europa ebenfalls, aber dort ist Prinz Karneval eine mystische Persönlichkeit. Man liebt den Prinzen, aber kennt ihn nicht, man huldigt ihm, aber sieht ihn nicht. In der neuen Welt, in den Städten von Louisiana, unter der warmen Sonne von Alabama, Carolina und Tennessee, da wurde die Phantasie reger und reger, je häufiger man den Karneval veranstaltete. Die Herzen der warmblütigen Creolinnen und Quadronen schlugen ihm entgegen, sie verlangten seine mystische Persönlichkeit mit eigenen Augen zu sehen. Und Prinz Karneval, der alte Roué, das Prototyp des Lebemannes, der Sieger über so viele Damenherzen, er konnte ähnlichen Gefühlen nicht entgehen. Er sehnte sich ebenso sehr nach der Frauenschönheit des Creolen-Landes wie dessen Frauen nach ihm. Und siehe da, eines schönen Tages landete er an den Küsten Amerikas und kam in höchsteigener Person auf einen kurzen Besuch nach New-Orleans. Es gefiel ihm dabei so ausnehmend gut, und die prächtigen Frauen Louisianas zeigten sich seinen Ansprüchen gegenüber so willfährig, dass er seit jenem Jahre die loyale Halbmond-Stadt alljährlich mit seinem Besuche beehrt. (Bei dieser Gelegenheit sei noch zur Zerstreuung alles Verdachtes bemerkt, dass New-Orleans seinen mohamedanischen Beinamen nicht den ehedem dort herrschenden türkischen Zuständen, sondern seiner eigenthümlichen, an den Halbmond erinnernden Form verdankt.)

König „Rex" hat auch in diesem Jahre wieder seinen feierlichen Einzug in der Stadt gehalten, und die zwei Tage des Karnevals vergingen in einem solchen Rausch von

Freude und Champagner, dass man einen Traum durchlebt zu haben scheint. Aber die Thatsachen sprechen für das wirklich Durchlebte. — Ja, König Rex war hier! Er hat

Negertypen.

in seiner Allmacht wieder einmal Alles von unterst zu oberst gekehrt, wieder einmal die vernünftigsten Menschen verrückt gemacht. Sie stürzten sich kopfüber in den Stru-

del von Narrheit, mit welchem er New-Orleans zwei Tage lang überschwemmt, und nachdem er all dieses Unheil angestiftet und den Narren das Geld aus der Tasche, den Damen das Herz aus der Brust und den Flaschen den Kork aus dem Halse gerissen — verschwand er urplötzlich — seine getreue Stadt in einem Zustand der Verwirrung, des Freudenrausches und der Tollheit zurücklassend.

* * *

Schon Wochen vor der Ankunft Sr. Majestät beehren seine allerhöchsten Hofchargen die Stadt mit ihrem Besuch, um alle nöthigen Vorbereitungen zu seinem Empfang zu treffen. Es erscheint für den ersten Moment unglaublich, bis zu welchem Grade die Selbsttäuschung hierin getrieben wird. Alles, vom obersten Armeekommandanten der Vereinigten Staaten, vom Gouverneur des Staates Louisiana und vom Bürgermeister der Stadt New-Orleans herab bis zum letzten Dockarbeiter unterwirft sich unweigerlich den Anordnungen der königlichen Würdenträger, von denen gegenwärtig Bathurst Lord-Erzkämmerer und Warwick Lord-Marschall des Reiches sind.

Die Persönlichkeiten, welche sich unter diesen hohen Titeln, ebenso wie unter jenem des Königs selber verbergen, bleiben dem grossen Publikum gänzlich unbekannt. Es sind Bürger der Stadt, die sich ihre Stellung einfach auf dieselbe Weise erwerben, wie es einstens in Frankreich geschah und heute in der Türkei geschieht: durch Geld. Je höher die Beiträge sind, welche sie der gemeinschaftlichen Karnevalskasse liefern, desto höher ist ihr Titel, vom einfachen Baronet hinauf bis zum Herzog von Louisiana.

Viele Wochen vor der Karnevalszeit werden die Vereinigten Staaten mit den Proklamationen des Königs überschwemmt, welche auf grossen, hellfarbigen und mit aller-

hand Wappenschildern und Figuren verzierten Plakaten gedruckt sind. In der Form einer Thronrede wird darin die Abhaltung eines „*Mardi gras*“ zu New-Orleans angezeigt und zu „recht zahlreicher Betheiligung“ eingeladen. Bald darauf erlässt Bathurst, der Erzkämmerer, die ersten offiziellen Anordnungen, welche nicht nur brieflich den betreffenden Behörden, sondern auch den einzelnen Zeitungen zur Veröffentlichung übersandt werden.

Den Styl, in welchem diese Verordnungen abgefasst sind, kann man aus der folgenden, der N. O. „Deutschen Zeitung“ entnommenen Ankündigung entnehmen:

„Departement des Lord-Erzkämmerers, New-Orleans, 19. Februar 1879.

An Hon. W. O. Rogers, Superintendent der öffentlichen Schulen.

Grüssend:

Seine Allergnädigste Majestät wünschen, dass Jung und Alt durch Ihre Ankunft glücklich gemacht werden und haben deshalb angeordnet, dass die öffentlichen Schulen von New-Orleans am Montag und Dienstag, den 24. und 25. Februar, geschlossen werden sollen.

Gehorsam dem ausgesprochenen Wunsche Sr. Majestät werden Sie demnach die Schliessung der öffentlichen Schulen an den genannten Tagen anordnen.

Offiziell: Bathurst, Lord-Erzkämmerer.

Espy, Sekretär.“

Ein ähnlicher Erlass an den Mayor der Stadt bezüglich der Reinigung der Strassen wurde von demselben durch nachfolgenden Brief beantwortet:

„Mayorsamt von New-Orleans.

City Hall, 19. Februar 1879.

Right Honorable Lord Bathurst, Lord-Erzkämmerer.

Mein Lord — Stadtsurveyor H. C. Brown, von dem lobenswerthen Wunsche durchdrungen, Alles aus den Strassen zu entfernen, was der Prozession Sr. Majestät am *Mardi gras* hinderlich sein könnte, hat sich bei Sr. Ehren dem Mayor gemeldet, um die Route der Prozession zu erfahren.

Die Strassen Ihrer Majestät Hauptstadt sind unglücklicherweise in einem Zustande, dass etwas Zeit nothwendig ist, um dieselben so herzurichten, dass kein Hinderniss während des Marsches eintreten kann.

Ich habe die Ehre zu sein Eurer Lordschaft gehorsamer Diener

Chas. Macmurdo, Privat-Sekr.“

Bathurst verfügte ebenfalls, „auf Befehl des Königs“, dass am Karnevalstage, dem 25. Februar, sämmtliche Kaufläden der Stadt, ebenso wie alle öffentlichen Aemter, das Postbureau, das Zollamt u. s. w. geschlossen werden müssten. Und Bathurst hat in allen diesen Sachen ganz unumschränkte Macht. Wehe dem, der seinen Befehlen nicht nachkommt! Das Volk und dessen Sympathien sind mit Bathurst und würde aus eigenem Antriebe alle seine Befehle nöthigenfalls mit Gewalt in Vollzug setzen.

Etwa eine Woche vor dem Mardi gras erscheint in den Zeitungen die erste Nachricht von der Flotte, welche den König und dessen Hofstaat nach New-Orleans bringen soll. Diese Nachricht ist etwa in folgendem Style abgefasst:

„Die königliche Flotte berührte gestern die Azoren-Inseln, und es steht demnach zu erwarten, dass Se. Majestät rechtzeitig zum Karneval hier eintreffen wird. Mit

dem König kommt der schöne Berengaria und der geistreiche, edle Edith Plantagenet, der tapfere Saladin, der ritterliche Keneth und eine Menge anderer historischer Helden, gefeiert durch Wort und Gesang. Alle Gerüchte, dass die Mississippi-Mündung versandet sei und die schwerbeladenen königlichen Schiffe nicht in den Fluss einfahren können, sind vollständig aus der Luft gegriffen."

Ein anderer, den „New-Orleans Times" entnommener Bericht lautet: „Das königliche Schiff hat einen ganz unmessbaren Tiefgang, und es mussten deshalb neue Baggermaschinen gebaut werden, um der Mississippi-Mündung die erforderliche Tiefe zu geben. Es wurde von Seite des Staats-Gouverneurs und der Regierung Alles aufgeboten, um Sr. Majestät den Durchzug nach dem Hafen zu erleichtern."

Unter den auswärtigen Telegrammen, welche die täglichen Zeitungen enthalten, befindet sich stets ein Bulletin über den Fortgang der Seereise. Endlich heisst es: „Se. Majestät hat die Sandbänke an der Mississippi-Mündung glücklich überschritten, und die königliche Flotte dürfte morgen Nachmittag eintreffen."

Morgen Nachmittag! Jetzt hat die Erwartung ihren Höhepunkt erreicht, und die Selbsttäuschung geht so weit, dass man in der That den Karneval mit der Ankunft der Person des Königs in New-Orleans gleichstellt. Schon zur Vorfeier des Karnevals werden in den französischen und spanischen Quartieren der internationalen Stadt Hahnen- und Bulldogg-Kämpfe abgehalten, die das Publikum stets massenhaft anziehen. Aus allen Städten der Union, von St. Louis, Louisville, Memphis, Galveston, ja selbst von dem 1500 Meilen weit entfernten New-York gehen grosse Vergnügungsdampfer nach New-Orleans ab, gefüllt mit Passagieren, die während des Karnevals auf den Schiffen wohnen bleiben. Die Stadt ist in echt amerika-

nischer Grossartigkeit mit Flaggen und Festons und Fahnen geschmückt, unter denen die königlichen Farben am meisten hervorstechen.

Nun ist der ersehnte Nachmittag gekommen. Obschon wir erst in der zweiten Hälfte des Februar sind, steht alles in New-Orleans bereits im üppigsten Grün und in voller Blüte. Den vielen Fremden, die sich auf dem Hafen-Quai des breiten Mississippi versammelt haben, um der Ankunft des Königs beizuwohnen, scheint es ein warmer Sommer-Nachmittag zu sein.

Der Quai — von den Louisianern „Levee" genannt, gewährt schon an gewöhnlichen Tagen einen sehr interessanten Anblick und ist heute noch viel grossartiger. Hunderte von grossen See- und Flussdampfern liegen hier in unabsehbarer Reihe neben einander. Die schwarzen Seefahrzeuge mit ihren Masten, die schneeweissen, imponirenden Mammuthspaläste, aus welchen die Mississippi-Dampfer bestehen, ihre hohen schwarzen Rauchfangpaare und die zahllosen Flaggen und Wimpel, welche alle Masten und die ganze Takelage bedecken, dazu endlich das Leben auf dem Quai, wo zwischen Tausenden mächtiger Baumwollballen und Zuckerfässern die Garden und Milizen der Stadt zum Empfang des Königs aufgestellt sind — all' das ist für jeden Fremden von besonderem Reiz.

Endlich kommt der prachtvolle Dampfer, welcher den König und seinen Staat an Bord hat, in Sicht, und damit beginnt der eigentliche Karneval. Die Dampfer läuten ihre Glocken und schiessen ihre Böller ab und lassen ihre heulenden Dampfpfeifen ertönen; dazu das Geschrei von hunderttausend Menschen und die Klänge von einem Dutzend Musikbanden. Aus der Ferne, von der Stadt herüber, schallen die Kirchenglocken, welche den König begrüssen, der Dampfer landet, und der feierliche Einzug beginnt. An der Spitze marschiren die Milizen der Stadt,

die ihren Uniformen nach fast sämmtliche Armeen repräsentiren. Die Einwohnerschaft von New-Orleans enthält nämlich ausser den angestammten Franzosen, Deutschen und Amerikanern viele Tausende von Spaniern, Italienern, Mexikanern, Schweden, Japanesen u. s. w. Jede Nation besitzt ihr eigenes Milizbataillon, und so barg denn auch der königliche Zug ausser den Vereinigten Staaten-Truppen noch spanische Infanterie, mexikanische Artillerie, ein deutsches Landwehrbataillon, Zuaven, Bersaglieri, Cazadores u. s. w., alle in der Uniform der Originaltruppen und jede Abtheilung mit ihrer eigenen Musik.

Ihnen zunächst kam die „*Centennial Guard*“ in dem Soldatenkostüm des vorigen Jahrhunderts und endlich der Zug des Königs. Voran die Herolde, die Hofchargen und Minister, sämmtlich auf prächtigen Pferden und in goldstrotzenden Uniformen, dann die Marschälle, endlich der König und hinter ihm seine berittene, reich kostümirte Garde, an welche sich die Bagagewagen anschlossen. Der Zug nahm seinen Weg durch die majestätische Canalstrasse und zu dem Stadthause, wo der Mayor dem König die Schlüssel der Stadt überreichte und selbst zum Gefangenen gemacht wurde. Hierauf nahm Rex von den defilirenden Truppen Abschied und verfügte sich in sein Absteigequartier, das St. Charles-Hotel, wo Abends in grosser Reception die offiziellen Würdenträger der Regierung empfangen wurden.

Der eigentliche Karnevalszug fand jedoch wie alljährlich am *Mardi gras*-Tage statt und dies in einer Pracht und einem Reichthum, der viele Städte Europas in den Schatten stellt. Etwa ein halbes Hundert vierspänniger Wagen bergen mythologische und historische Darstellungen der Szenerie und Kostüme, die sämmtlich in Paris angefertigt wurden und wohl aus früheren Jahren stammen. Diesem Mummenschanz ziehen die oben erwähnten Truppen und der königl-

liche Zug voraus. „Rex“ war diesmal in der Person des Richard Löwenherz an der Spitze der Kreuzfahrer erschienen, und die Rüstungen und Kostüme erweckten allgemeine Bewunderung. Der Zug hatte eine Länge von einer Stunde. Merkwürdigerweise war jedoch in diesem Jahre die Betheiligung des Publikums an dem Karneval keine starke. Allerdings waren die prächtigen Veranden und Balkone, mit welchen nahezu jedes Haus von New-Orleans in allen seinen Stockwerken geschmückt ist, mit den herrlichsten Mädchengestalten besetzt, wohl wogte das Volk in den Strassen und freute sich und bereitete dem Karnevalszuge gastfreien Empfang. Aber der Karneval steckte diesmal nicht im Blute. Ausser den nach Hunderten zählenden reichen Masken giebt es in der Stadt nur einen Verein, welcher den Karneval in jenen Grenzen begeht, wie Rom und Venedig. Er führt den sonderbaren Namen „*Mystik Krewe of Comus*“ und ist der eigentliche Sitz der New-Orleanser Narrheit. Seine Mitglieder — etwa Hundert an der Zahl — sind dem Publikum unbekannt. Unabhängig von Rex und seinen Anhängern, führt dieser „*Mystik Krewe*“ mit König Momus an der Spitze alljährlich seinen eigenen Mummenschanz in Gestalt eines nächtlichen Maskenzuges auf, dem in der Regel der glänzendste Ball des Karnevals, gegeben im französischen Opernhause, folgt. In diesem Jahre hatte sich der „*Mystik Krewe*“ von der Betheiligung an dem Karneval losgesagt, da dessen Abhaltung schon in Folge der furchtbaren Gelbfieber-Epidemie, die vor wenigen Monaten*) noch in New-Orleans herrschte, ohnedies eine nicht gelinde Taktlosigkeit war, welche Tausende von trauernden Familien der Stadt tief empfanden.

Im französischen Stadtviertel, ist der Karneval eher zu Hause, aber im anglo-amerikanischen wird er etwa wie ein

*) 1879.

fremder Kunstreiterzug angesehen, dem das Publikum ferne steht. Man sieht ausserhalb des Zuges nur wenige Masken unter dem Volk, das durch die Strassen wogt. Die Hauptattraktion üben hier die prächtigen Frauengestalten, welche im Schatten der spanisch-südlichen Veranden dahinschweben. Die einst so reichen alten Pflanzerfamilien, die Zucker- und Baumwollplantagen-Besitzer sind in Folge des Sklavenkrieges verarmt, und die Toiletten sind nicht mehr so reich und der Schmuck nicht mehr so brillant wie ehedem! Aber die Schönheit ist den Creolinnen geblieben, und sie wurde noch bedeutend erhöht durch den Ausdruck des Ernstes und des Stolzes, welche der grausame Krieg und seine Folgen in jedem Gemüthe hervorgerufen. Hier, in der breiten Canalstrasse, dem Corso von New-Orleans und gleichzeitig dem einzigen Corso der Neuen Welt, kann man in einer Stunde mehr Schönheiten sehen, als während des ganzen Karnevals in Rom oder Neapel.

Von jenen Tollheiten und Narretheien, welche den römischen und etwa flandrischen Karneval so charakterisiren, von den individuellen Neckereien und von einzelnem Narrenspiel hat man in New-Orleans keine Ahnung. Der ganze Karneval beschränkt sich auf die beiden allerdings grossartigen Umzüge, auf die Herrschaft des Königs Rex und endlich die Bälle von *Mardi gras*. Unter diesen ist der Rex-Ball der grösste und unterhaltendste. Hier hat der König seinen Thron aufgeschlagen. Hier versammeln sich die Herzöge und Grosswürdenträger des Reiches, die offiziellen städtischen und staatlichen Behörden von Louisiana und Alles, was die Stadt an Reichthum, Schönheit und Vornehmheit aufzuweisen hat. Hier sucht sich Rex nach seiner Ankunft unter den versammelten Schönen der Stadt eine Königin aus, krönt sie und führt sie zum königlichen Thron, um welchen sich die Palastdamen und Hofchargen rangiren. Nun wird dem Eintagskönig die Huldigung dar-

gebracht, und nachdem Rex seine Orden vergeben und sämmtliche Ritterschläge ertheilt hat, beginnt der Ball, der erst gegen Morgen endigt. Ebenso werden in jedem der zahlreichen Theater von New-Orleans, in jedem Tanz- und Konzertsaale der Stadt Maskenbälle abgehalten, bei welchen es gewöhnlich toller hergeht, als man sich es wünschen könnte. Rex und sein Hofstaat amusiren sich, denn heute noch gehört die Stadt und das ganze Land ihnen, und sie sind die thatsächliche ausübende Gewalt. Aber mit dem ersten Dämmerstrahle verschwindet Einer nach dem Andern von ihnen, und wenn die letzten Tanzmüden den Ball verlassen, dann sind der König und sein Gefolge schon längst wieder auf der „hohen See“. Die Stadt hat dann wie mit einem Zauberschlage ihr gewöhnliches Aussehen wieder angenommen. Der Karneval ist vorüber, *Carne vale!*

VII.

Ein Hahnenkampf.

Das schöne Louisiana kann die Nachbarschaft der spanischen Kolonien nicht verleugnen. Von Spanien haben diese letzteren ebenso gut wie Texas und Mexiko die grausamen Stiergefechte, die Hunde- und Hahnenkämpfe geerbt, und wie ein Volk von anderen gewöhnlich seine schlechten Eigenschaften vor seinen guten lernt, so überschritten auch diese Art Vergnügungen die Grenzen des Rio Grande und sind heute in ganz Amerika bis hinauf an die kanadische Grenze eingebürgert. Vielleicht hätten sich auch die Stiergefechte den amerikanischen Kontinent erobert, wenn nicht die einzelnen Staaten dieselben gesetzlich verboten hätten und die Umgehung dieses Verbots nicht zu schwer auszuführen wäre. In den meisten nördlichen Staaten Amerikas sind wohl auch die Hunde- und Hahnenkämpfe verboten, aber das Gesetz wird hier nicht strenge gehandhabt, und unter dem Mantel der Dunkelheit werden in den Städten sowohl wie auf dem Lande ganz bedeutende Hahnenkämpfe abgehalten, denen oft Tausende von Personen beiwohnen, und bei welchen zwanzig bis dreissig Hähne dem barbarischen Zweikampfe geopfert werden, um den Leidenschaften und der Spielwuth einiger „*Sportsmen*“ zu fröhnen.

In den Südstaaten Amerikas, in Louisiana, Carolina, Alabama u. s. w. sind die Hahnenkämpfe nicht verboten und werden deshalb auch ganz offen so häufig betrieben, dass ihr jährlich vielleicht Tausende von Hähnen zum Opfer fallen. Grausamer und blutiger noch als die Hahnenkämpfe sind die, übrigens auch in England nicht seltenen Kämpfe zwischen Mann und Dogge, oder zwischen zwei Doggen, die in der Regel bei diesen Kämpfen noch am Kampfplatze selber verenden und Sieg wie Niederlage mit ihrem Leben erkaufen. Auch Kämpfe zwischen jungen Stieren werden in den südlichen Mississippistaaten und Texas nicht selten veranstaltet.

Die Metropole dieser sonderbaren Volksbelustigungen ist New-Orleans, die Hauptstadt Louisianas und gleichzeitig auch des ganzen amerikanischen Südens. Hier, in der grossen Hafenstadt, ist das Leben natürlich viel bewegter, und deshalb wird auch dem Spielteufel sowie den genannten Vergnügungen viel mehr gehuldigt als anderswo. Der Name „Volksbelustigung“ kann den genannten Thierkämpfen hier eigentlich nicht recht beigelegt werden, da der weitaus grösste und beste Theil der Bevölkerung sich ihnen, im Gegensatz zu den Spaniern, gänzlich ferne hält und sie sogar mit allen Mitteln bekämpft. Sie scheinen hier keinen anderen Zweck zu haben, als der Spielwuth jener städtischen, eleganten Vagabunden und Politiker zu dienen, deren New-Orleans, wie die Mehrzahl der südlichen Städte, seit dem grossen Sklavenkriege eine grosse Menge aufzuweisen hat.

In den spanischen Ländern, in Mexiko und Texas gehören die Thierkämpfe zu den Volksfesten, in New-Orleans jedoch sind sie im Verein mit dem Karten- und Roulette-Spiel nichts als Laster des schlechtesten Theiles der Bevölkerung. Dabei ist ihre Abschaffung nur schwer möglich. Es ist die Legislatur, die Volksvertretung, welche darüber zu

entscheiden hat; aber Louisiana war in den letzten Jahren ein Spielball in den Händen politischer Blutsauger, die jener städtischen Vagabunden viel zu sehr bei den Wahlen bedürfen, als dass sie sich dieselben durch energisches Auftreten zu Feinden machen würden.

Es war während des berühmten Karnevals von New-Orleans, als ich in den Zeitungen die Ankündigung eines interstaatlichen Hahnenkampfes las, der an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen in dem grossen spanischen *„Cock pit"* d. h. „Hahnen-Arena" an der Ecke der im französischen Quartier der Stadt gelegenen Dumaine- und Roman-Strasse abgehalten werden sollte. Georgien einerseits und die Staaten Kentucky und Tennessee andererseits hatten eine bedeutende Anzahl ihrer besten Kampfhähne nach New-Orleans entsandt. Dazu war die Stadt in Folge des Karnevals mit vielen Tausenden aus allen Süd- und Weststaaten herbeigeströmten Gästen überfüllt, und man konnte sich deshalb auf zahlreiche Betheiligung gefasst machen. Der Weg nach der Arena führte durch ein Gewirre von engen, schmutzigen und gänzlich verlassenen Gässchen des französischen Quartiers — früher das Centrum der Kreolenbevölkerung Louisianas. Die Häuser niedrig, verfallen und unbewohnt, die Strassen ohne, oder doch nur mit löcherigem, an vielen Stellen aufgerissenem Pflaster und ohne jede Beleuchtung. — An der Ecke der Dumaine-Strasse erhob sich die Arena, ein cirkusartiger, hell erleuchteter Bau, an dessen Eingang einige Dutzend Menschen umherstanden. Das Eintrittsgeld betrug zwei Dollars, die baar an der Kasse erlegt wurden, ohne dass man ein Billet dafür erhielt. Man gelangte in eine weite, ungedeckte Vorhalle, an deren Wänden bis an das Dach gewaltige Käfige für die Kampfhähne aufgestellt waren; auf der einen Seite jene für die Georgier, auf der andern für die Kentuckier. Eine kleine Pforte führte endlich in die eigentliche Arena. Der Tabaks-

qualm, der Geruch von allerlei Spirituosen und das Gedränge selbst waren so betäubend, dass man im ersten Augenblick nur darauf bedacht war, ein Plätzchen nahe den Fenstern zu bekommen. Ich stieg die einzelnen Bänke des Amphitheaters bis an die höchste, und dabei noch einzige unbesetzte, hinan und konnte von hier aus die ganze wilde Scene am deutlichsten übersehen. Ein Cirkus mit einer kreisrunden, dünn besandeten Bahn in der Mitte. Die Bänke boten Sitzraum für etwa fünfhundert Menschen, während die Zugänge, die Arena selbst und die Gallerie vielleicht mit einer gleichen Anzahl gefüllt waren. Ein paar Gasflammen erhellten nur spärlich den weiten Raum. Das Gefecht hatte noch nicht begonnen, und immer noch strömten neue Ankömmlinge herbei. Im ganzen Saale befand sich keine einzige Frau, und die Zuseher bestanden zur kleineren Hälfte aus neugierigen Fremden, zur grösseren aus jenen Vagabunden der Strasse, des Spielzimmers und des Salons, die ohne festen Erwerb, ohne Arbeit, oft gar ohne ständigen Aufenthalt ihr Leben von Tag zu Tag durch das Hazardspiel fristen und ihre Nächte bei den *„Cockfights“*, den Roulettetischen und in den Spielzimmern verbringen. Sie sind der Fluch der Gesellschaft von New-Orleans, die Feinde des Gesetzes, die unruhigsten und gefährlichsten der aus so verschiedenen Elementen zusammengesetzten Bevölkerung der Halbmondstadt. Ihr Charakter ist derselbe, nur ihre Erscheinung ist verschieden. Hier verwahrloste, in abgetragene Kleider gehüllte Neger und Yankees aus den ärmeren Flussquartieren; Mulatten in feiner städtischer Kleidung mit Monocle, Lackschuhen und Spazierstöckchen; Schiffsagenten; reiche Pflanzer in lichten Leinenanzügen und Hüten mit breiter Krämpe; endlich französische Kreolen von elegantestem Aeusseren, wahre Pariser Boulevard-Gestalten, Abkömmlinge der alten französischen Pflanzeraristokratie, die heute so gut wie vernichtet ist, und

deren letzte Sprossen — nur an die Herrschaft und nicht an die Arbeit gewöhnt, der Mehrzahl nach ihr Leben mit Nichtsthun am Tage und mit Hazardspiel zur Nachtzeit verbringen. Sie schienen hier in der Arena eine bevorzugte Stellung einzunehmen. Sie hatten im Vereine mit den eigentlichen Hahnen-Sportsmen die besten Plätze inne und geberdeten sich etwa wie die reichen englischen Lords am Derbytage. Ihnen gegenüber lagen auf den Bänken ausgestreckt ein paar texanische und mexikanische Caballeros in ihrer Nationaltracht, mit breitem Hut, reich verschnürten Jacken und ledernen Gamaschen — den unvermeidlichen, nur zu häufig gebrauchten Revolver im Gürtel. Darunter mengten sich Cubaner, Westindier, Peruaner u. s. w. im Gegensatz zu dem beleibten rothbackigen Farmer aus Kansas oder Tennessee, der hier sein Getreide oder seine Baumwolle an den Mann gebracht und auch noch ein Stückchen von dem kuriosen Leben von New-Orleans mitmachen will. Die bunt zusammengewürfelte Menge ist ruhig; Gespräche werden mit der den Amerikanern so charakteristischen Ruhe und Zurückhaltung geführt, und statt des in anderen Ländern bei ähnlichen Gelegenheiten unvermeidlichen Lärmens und Schreiens herrscht hier eine, man könnte sagen unheimliche Ruhe.

Gegen acht Uhr traten aus der Vorhalle zwei Männer in die Arena, deren jeder einen gewaltigen Hahn in den Händen trug. Arrangeure oder Saaldiener waren nicht vorhanden, um den Kampfplatz zu räumen. Ebensowenig schienen Schiedsrichter, Polizeileute oder sonst irgend welche Autoritäten zugegen zu sein, wie wir sie in Europa zu sehen gewöhnt sind. Trotzdem ging Alles in der grössten Ruhe und Ordnung vor sich. Die Besucher und Sportsmen traten freiwillig aus der Arena, und die beiden *„Backers“* setzten beinahe gleichzeitig die Hähne auf den Boden. Die Vögel hatten auf ihren Sporen je ein ca. drei Zoll langes

stählernes Bajonett aufgesetzt, das mittelst Lederriemchen an ihren Beinen befestigt war. Die Form dieser „*Gaffs*“ gleicht jener der Bajonette, nur sind sie etwas nach aufwärts gekrümmt und laufen in eine feine Nadelspitze aus.

Von den beiden Hähnen war der grössere, ca. $5^1/_2$ Pfd. schwere georgische Hahn ein sogenannter „*Shawl Neck*“ (Halskrause) der besten Zucht und von schwarzer Farbe, während der etwas leichtere Kentucky-Hahn von rother Farbe war. Kaum dass man sie erblickt hatte, wurden auch schon Wetten auf den Kentucky-Hahn mit 7 gegen 5 angeboten und von den georgischen Sportsleuten mit 8 gegen 5 auf ihren eigenen Hahn erwidert. Die Banknoten, die der Amerikaner in der Regel zusammengerollt in der Westentasche trägt, wechselten die Hände, oder wurden einem dritten übergeben, ohne dass man irgend weiter ein Wort darüber verloren hätte.

Die beiden Hähne massen sich einige Sekunden lang und stürzten dann aufeinander los. Der schwarze hatte es zuerst auf den Kopf, Kamm und Hals seines Gegners abgesehen, während der rothe sich beim ersten „*pass*“ oder „Gang“ zusammenduckte und auf die Flügel und Schenkel des schwarzen losging. Aber schon hatten sich die zwei „*Gaff*“- oder Bajonettpaare ineinander gefangen, und die „*Backers*“ mussten die Thiere diesmal noch unbeschädigt auseinander bringen. Kaum standen sie wieder auf den Beinen, als sie auch schon wüthend aufeinander stürzten. Diesmal gab der Rothe dem Georgier einen derartigen Stich in den Schenkel, dass er zusammenbrach. Der Kentuckier hackte und pickte nun eine Zeit lang auf ihn los und blieb dann ruhig neben ihm stehen, zeitweilig seinen wie todt daliegenden und blutenden Gegner betrachtend. Nach einigen Minuten endlich liess er den Kopf sinken und begann am Boden herumzupicken. In demselben Augenblick jedoch sprang der Georgier auf, packte ihn am Kamm

und riss ihn nieder. Beide wälzten sich nun wie zwei Federballen auf dem Boden umher, ohne dass man sehen konnte, auf welche Weise sie aneinander festhingen. Endlich behielt der Kentuckier wieder die Oberhand und hielt den schwarzen zwischen seinen Beinen.

Damit war der zweite „*pass*“ vorbei. Die Backers hoben die Thiere auf, zupften ihre Federn zurecht und setzten sie sofort wieder auf etwa drei Schritte Distanz auf den Boden; der schwarze konnte jedoch nicht mehr stehen und brach zusammen, ohne damit den Kampf aufzugeben, denn jeden Hieb seines Gegners erwiderte er mit seinem Schnabel. Wäre der Kentuckier — wie die Sportsmen sagten — ein guter *Fighter* (Kämpfer) gewesen, so hätte er seine Vortheile benutzt und den Georgier abgefertigt. Er zauderte jedoch, augenscheinlich selbst stark verwundet. Nach minutenlangem Harren richteten die Backers die Thiere wieder in Fechtstellung auf.

So vergingen nicht weniger als zwanzig „*passes*“ oder „Gänge“ mit abwechselndem Glück für die beiden, während die Inhaber in ihren Wetten bald dem Georgier, bald dem Kentuckier den Vorzug gaben; „fünf zu zehn für den Rothen!“ „Hundert gegen zehn für den Schwarzen“, „fünfzig für hundert!“ u. s. w. waren die Angebote, die von den anderen dadurch angenommen wurden, dass sie die Hand gegen den Bieter ausstreckten. Damit war die Wette besiegelt, und es fiel Niemandem auch nur ein, dieselbe rückgängig zu machen. Fremden Zusehern war es erstaunlich, wie diese Leute eine so grosse Zahl verschiedener Wetten im Gedächtniss behalten konnten. Der Kampf zwischen den beiden Hähnen hatte nun schon über dreissig Minuten gedauert und war noch immer nicht entschieden. Anfänglich fochten sie, sobald sie nur auf den Boden gelangten, später jedoch wurde der Kampf

immer kürzer, die Rast desto länger, und schliesslich beschränkte sich jeder Gang auf zwei bis drei Stösse und ein bischen Zausen. Man sah es wohl, das Ende war nahe. Die Backers zupften und streichelten die Thiere wohl noch zurecht, aber sie konnten, als man sie auf den Boden setzte, kaum mehr stehen und brachen entweder sofort zusammen, oder taumelten wie trunken umher. Die beiden, noch vor einer halben Stunde so stolzen, prächtigen Thiere boten einen jämmerlichen Anblick dar. Die Kämme waren nahezu ganz verschwunden, die Köpfe und Hälse kahl gerupft, die Federn zerzaust und die Sporen und Beine blutig. Der Ausgang des Kampfes war noch ungewiss, und, während zu Beginn der Kentuckier entschieden im Vortheil war, standen die Wetten jetzt ziemlich gleich.

Beim sechsundzwanzigsten Gang setzte sich der Kentuckier sofort nieder, während der Georgier mit ausgespreizten Beinen ein wenig umhertaumelte, trotz seines blutenden Kopfes über den Kentuckier herfiel und ihn beim Kamm packte. Aber es war seine letzte Anstrengung. Er fiel vor dem Rothen zu Boden, ein Stück seines Kammes im Schnabel. Der Kentuckier drehte sich sitzend gegen seinen Feind und versetzte ihm zwei derartige Stiche, dass man seine „Gaffs" herausziehen musste. Es war der *coup de grace* für den Georgier, denn als man ihn für den siebenundzwanzigsten Gang auf den Boden setzte, taumelte er ein paar Schritte noch vorwärts und fiel todt um. Der Kentuckier überlebte seinen Feind nur einige Minuten.

Während der letzten Gänge war die Aufregung unter den Zusehern bedeutend gestiegen, und die Wetten wurden häufiger. Je mehr man sich dem Ende näherte, desto mehr kam das heisse Creolenblut unter der kalten Yankee-Tünche in Bewegung. Die ursprüngliche erkünstelte Gleichgiltigkeit hatte einem Fieber Platz gemacht, das sich durch Schreien, Gestikuliren, Jauchzen und Fluchen äusserte, nur

die wahren Yankees blieben ruhig und steckten, ohne eine Miene zu verziehen, ihre Gewinnste in die Westentaschen, oder zahlten mit demselben Gleichmuth ihre Verluste.

Der Kampf zwischen dem Georgier und Kentuckier war der einzige „*Main*“ an diesem Abend, d. h. der einzige, der mit in die Reihe der zwischenstaatlichen Kämpfe eingezählt wurde; für den folgenden Abend waren 26 „*Mains*“ und für den zweiten Tag 14 „angesagt“. Die Wetten, die, wie bemerkt, nur mündlich abgeschlossen und nicht, wie bei Wettrennen, von „*Bookmakers*“ eingetragen wurden, beliefen sich nach beiläufiger Schätzung auf 14,000 Dollars.

Auf den „*Main*“ folgte eine Anzahl „*Hackfights*“, d. h. wilde Gefechte, welche nicht in den „Match“ zwischen Georgia und Tennessee mitzählten und von Privaten aufs Gerathewohl und mit der Hoffnung auf guten Gewinn unternommen wurden. Die Kämpfe wurden so lange fortgesetzt, bis der eine oder andere Hahn todt war. Die Dauer eines jeden Kampfes schwankte zwischen 5 und 35 Minuten.

Nach den ersten drei oder vier Kämpfen entfernten sich die fremden Zuseher indignirt und überliessen das Terrain den eigentlichen „Sportsmen“, die bis zum Morgengrauen in der Arena verblieben und die Gewinnste in Whisky oder Champagner vertranken. In der Vorhalle war überdies ein *Rouge et Noir*-Tisch aufgestellt, an welchem die Besucher ihr Geld gewiss auf eine viel „rechtmässigere“ und gemüthlichere Art verloren als in den grausamen, blutigen und abscheuerregenden Hahnenkämpfen. Auch hier ging es ziemlich hoch her, und die gewöhnlich durch Elfenbeinscheibchen markirten Einsätze betrugen nicht selten zwanzig bis fünfzig Dollars. Hier suchten sich die creolischen Kavaliere für ihre Verluste in den Hahnenkämpfen zu entschädigen, während die Mehrzahl der Opfer sich aus den Getreide-, Reis- und Baumwollhändlern rekrutirte.

Was mich am meisten überraschte, waren die spaltenlangen Berichte, welche die englischen Zeitungen von New-Orleans und viele auswärtige Blätter über die „*Cockfights*“ brachten, ebenso wie die Art und Weise, in welcher die Berichte abgefasst waren. In keinem war auch nur ein Wörtchen des Bedauerns über diese ungebührlichen Belustigungen zu lesen. Der amerikanische Reporter beschränkt sich auch hier im Süden auf die möglichst wahrheitsgetreue Wiedergabe des Vorgefallenen ohne sich irgend welche Bemerkungen oder Zusätze zu gestatten. Ein paar Tage nach den Hahnenkämpfen wurde eine Serie von „*Dogfights*“ (Hundekämpfen) zwischen englischen und Bostoner Doggen abgehalten, die ungemein blutig ausfielen und gleichfalls ein zahlreiches Publikum in der Arena versammelten. Auch dieses „Ereigniss“ wurde in den Blättern bis in die kleinsten Details wiedererzählt, aber Niemand fand es der Mühe werth, gegen die grausamen Thierkämpfe zu sprechen. Die Zeiten, wo die angloamerikanische Presse ihre wahren Aufgaben einsehen und erfüllen wird, scheinen noch ferne zu sein!

VIII.

Meine Dampferfahrt nach dem Zuckerdistrikt.

Wenn man in Europa die kleinen hier gebräuchlichen Karten des nordamerikanischen Kontinents betrachtet, so würde man kaum vermuthen, dass es südlich von New-Orleans noch Länderstrecken giebt, welche der Bereisung und Schilderung werth wären. Aber man täuscht sich hierin. Es ist kaum glaublich, welche Fülle des Neuen, nie Gesehenen und Interessanten gerade dieses einzige Stückchen Landes darbietet, das den Mississippi auf etwa hundert Meilen hinaus in die See begleitet. Es sind sozusagen nur zwei Uferdämme des mächtigen Stromes — zwei Halbinseln, auf denen man nicht spazieren gehen kann, ohne irgendwo in den Fluss oder in das Meer zu fallen. Sie sind kaum zwei, an manchen Stellen nur eine Meile breit; auf der Flussseite durch künstliche Dämme, sogenannte Levees, gegen den Strom geschützt, auf der Meerseite hingegen von unbestimmter Grenze. Der Süsswassersumpf vermengt sich dort mit den Fluthgewässern des Meeres. Vergeblich sucht man dort die Grenzen des Festlandes und den Strand des mexikanischen Golfes. Man

sieht wohl die weite, ebene Fläche des Landes durch die Cypressenwälder hindurch, man sieht auch das weite Meer sich vor den Blicken ausdehnen und am Horizont verschwinden, aber man sucht vergeblich ihre Begegnungsstelle. Um den Fluss herum ist Alles Zivilisation, Kultur, — auf der Meeresseite Alles Wildniss, jungfräulicher Urwald. Am Fluss Leben, Bewegung, überall prächtige Wohnhäuser, im alten spanischen Kolonialstyl gebaut, von Rosengärten umgeben, von Magnolien beschattet, von jetzt noch stolzen Menschen bewohnt, — und am Meere, — kaum ein paar Steinwurf davon entfernt, — hausen Tausende von Alligatoren in den Sümpfen, gehörnte Frösche, Schildkröten, Moccasin- und Klapperschlangen. Und zwischen diesen beiden so grossartigen Kontrasten, zwischen hoher Kultur und der tiefsten Wildniss, ruhen die Plantagen, werden Zucker, Orangen und Reis gepflanzt.

Ein paar kleine Dampfer vermitteln den Verkehr zwischen der Grossstadt des Südens und ihren kleinen Dependenzen am unteren Mississippi. Täglich geht einer oder der andere von den Levees in New-Orleans ab und bildet für die Pflanzer der Plaquemine und St. Charles Parishes die einzige Transport-Gelegenheit, den einzigen Postboten, das einzige Milchmädchen. Es sind kleine, gebrechliche Dingerchen, diese Dampfer, sozusagen Taschen-Ausgaben jener gewaltigen Mississippi-Riesen, die den Strom von St. Louis und Cincinnati aus bis New-Orleans befahren.

Dort drüben, am anderen Theile der Levee, liegen sie verankert, diese Great Eastern der Flussschifffahrt; diese Regierungspaläste Sr. Maj. des Königs Cotton. Und hier, am unteren Ende der Levee, ruhen die kleinen Lokal-Dampfer, die den Strom bis zu seiner Mündung befahren, die Bayous und Kanäle hinaufdringen und den *petit Commerce* des südlichen Louisiana besorgen. Hier sind auch

wir schon seit fünf Stunden zur Abfahrt bereit. „Wir", — ich meine die Passagiere, nicht das Schiff. Allerdings lautete die Anzeige in der „New-Orleans Deutschen Zeitung" folgendermassen:

„*Steamboat Jenny Lawrence*
wird heute Vormittag um 11 Uhr präzis nach Quarantine-Station und allen Way-Landings abfahren.
Apply etc. etc."

Der Kapitän hatte vergessen anzuführen, dass er mit 11 Uhr Vormittags wahrscheinlich die Zeitrechnung der Fidschi-Inseln gemeint, zu welcher Stunde man in New-Orleans eigentlich mindestens 6 Uhr Abends haben musste. Ich eilte, fünf Minuten vor 11 Uhr, schweisstriefend nach dem Dampfer, um ihn ja nicht zu versäumen. Erschöpft langte ich an und wartete zum mindesten noch eine Stunde auf dem Verdeck, ohne dass er auch nur die leiseste Miene machte, abzufahren. Ja, die Maschine war noch gar nicht geheizt. Mittag schlug's, und der Dampfer schien sich wirklich zu strecken. Da kam von Canal-Street herüber eine dicke, alte französische Negerin gelaufen. „*Arrêtez, arrêtez, je pars avec vous! Arrêtez!*" Und dabei machte sie mit dem grünen Regenschirm in ihrer Hand alle möglichen optischen Signale. Der Kapitän liess den Dampfer mit echter Creolen-Galanterie wieder an den Landungsplatz zurückfahren, und die schwarze Dame wurde an Bord genommen. Auf's Neue ging es los. Da kam, abermals von der vorerwähnten Canal-Street aus, langsam ein Negerkarren mit einem Fass Whiskey angefahren. Der Negerkutscher hatte keinen grünen Sonnenschirm, gab keine optischen Signale, — und doch fuhr der Dampfer abermals zurück, um die geistreiche Ladung aufzunehmen. Aber jetzt geht es doch los? Es war zwölf ein halb Uhr, folglich musste es jetzt elf Uhr in Mexiko sein. Wieder kam eine Wagenladung. Dieses Mal waren es Bretter.

Auch sie wurden in dem Bauch des Schiffes untergebracht. Mittlerweile, — elf Uhr war es jetzt auf den Sandwichs-Inseln, — kamen noch andere Wagen mit allerhand Gütern angefahren, und der Dampfer blieb natürlich liegen. Ich sprach über diese Rücksichtslosigkeit gegenüber den zahlreichen Passagieren mit meinem Reisegefährten und bat ihn, beim Kapitän zu interveniren. Dieser Reisegefährte war der ehemalige, und gleichzeitig auch wahrscheinlich der zukünftige, Gouverneur des Staates, einer der einflussreichsten Männer von Louisiana. Er lächelte achselzuckend. Ich verstand ihn. Se. Exzellenz der Staats-Gouverneur ist ja hier, wie in allen Staaten der Union und wie in jedem „Wahlreich", von dem einfachsten Schiffskapitän mehr abhängig als dieser von ihm.

Doch zurück zu unserm Schiff! Elf Uhr war es nun auf den Fidschi-Inseln, und noch immer sassen wir fest. Was meinte der Kapitän nur mit „11 Uhr Abfahrtszeit"? Die schwarzen, zerlumpten Neger arbeiteten noch immer an dem Beladen des kleinen Dampfers. Wir standen auf dem Hurrican-Deck*) und betrachteten die Kerle. Zwanzig Cents per Stunde Arbeitszeit ist ihr Lohn. Sie könnten im Tage leicht acht bis zehn Stunden arbeiten und sich bis zwei Dollars verdienen. Aber dazu sind sie zu faul. Zwei Stunden tragen ihnen vierzig Cents ein, und diese genügen ihnen für den ganzen Tag, und wenn es sein muss, für zwei Tage. Sie schlafen unter den grossen Flugdächern auf den Levees oder in irgend einem unbewohnten Hause, deren es ja gegenwärtig in New-Orleans so viele giebt. Und ihre Mahlzeiten? Die Bananen und Orangen sind ja so billig, und dazu bekommen sie die Ueberreste von den Schiffsmahlzeiten und trinken Mississippi-Wasser. Es ist ergötzlich, diese Kerle zeitweilig mit ihren Hüten,

*) Hurrican-Deck, d. i. das Dach über den Passagier-Cabinen.

— und welchen Hüten! — das Wasser aus dem schmutzigen, schlammigen Strom schöpfen und trinken zu sehen. Hüte, die ein praktischer Landwirth mit Vortheil als Dünger auf seinen Feldern verwenden könnte . . . . und doch, hat je ein König alten Apostelwein aus goldenen Pokalen mit grösserem Wohlbehagen getrunken als jene feisten, kräftigen Aethiopier das gelbe Mississippi-Wasser? Und ist jemals Nektar den Göttern besser bekommen als den Negern jener Nektar, den sie selber aus dem Strom schöpfen?

Endlich, nach weiterem mehrstündigen Warten in der Hitze eines Märztages (man darf nicht vergessen, dass wir den Tropen nahe sind), fahren wir auf unserem „*Sternwheeler*“*) den breiten Strom hinab und haben bald das Weichbild der eigentlichen Stadt verlassen. Die niedrigen, kaum zwei bis drei Fuss über den gewaltigen Wasserspiegel emporragenden Ufer sind, so weit das Auge reicht, mit den lieblichsten Häuschen bedeckt, hinter denen sich die Plantagen ausdehnen. Hier beginnt eigentlich die tropische Vegetation. Ueberall sieht man hohe, himmelanstrebende Magnolien- und schattige Orangenhaine, unterbrochen von den schönsten Blumengärten. In der Mitte stehen die mit Recht so berühmten Pflanzerwohnungen, — hölzerne, niedrige Häuschen, mit Säulengängen und breiten Veranden ringsum, Alles von der blendendsten Weisse und so wohlgepflegt, so reinlich, dass man sich in einem südlichen Holland glauben könnte. Ja, hier muss es schön sein, zu wohnen! Den breiten, belebten Strom vor sich, die Stadt so nahe und doch in einer tropischen Idylle, wie man sie schöner nicht auf jenem Eiland finden kann, das uns St. Pierre in „Paul und Virginie“ verherrlicht.

*) *Sternwheeler:* wörtlich „Hinterradler“, — Dampfboote, die an Stelle der Schaufelräder zu beiden Seiten, ein einziges grosses Schaufelrad hinter dem Steuerruder haben. Die in Cincinnati und Pittsburg gebauten Dampfer sind meistens Sternwheeler.

Und ein südliches Holland ist dieser angeschwemmte Mississippigrund in der That. Der Fluss ist hoch über das umliegende Terrain erhoben, und nur schwache, niedrige Erddämme, die Levees, halten die Wassermassen in ihrem breiten und doch häufig zu engen Bett. Die reinlichen, weissgescheuerten Ansiedlungen, das tiefe, ebene Land und die klare, reine Luft!

Aber an der Stelle der mageren Kanäle fliesst hier der grösste Strom der Welt, und an der Stelle der langsamen, trägen, ruhigen „Treckschuiten" pusten hier die gewaltigsten Ostindienfahrer und transatlantischen Dampfer über den Fluss! Hoch über alle Bäume sieht man ihre Masten emporragen, und manchmal, bei starken Flusskrümmungen, bekommt man ringsum am Horizont, hinter Land und Wald, noch Mastspitzen zu sehen.

Unterhalb New-Orleans giebt es keine Städte, keine Dörfer mehr. Der Dampfer landet an den einzelnen Plantagen und Landhäusern, und da es deren auf der ganzen Strecke zwischen New-Orleans und Quarantine Station (der Mündung des Mississippi) mindestens hundert giebt, so kann man sich leicht vorstellen, wie lange es währt, um die 110 Meilen lange Strecke zwischen den genannten Orten zurückzulegen.

Und dennoch hat eine derartige Fahrt für denjenigen, dem an der Zeit nichts gelegen, unendlichen Reiz. Gerade auf diesen Dampfern und in diesem Theile des Südens kann man das alte, romantische Pflanzerleben, allerdings nur mehr in seinen Ruinen, kennen lernen. Hier pulsirt noch kein nördliches Leben, und wenn auch grosse Linien des Weltverkehrs mitten hindurch nach der Hafenstadt ziehen, sie lassen das lokale Leben seitwärts am Wege.

Die Kajüte unseres gebrechlichen Dampfers zeigte ein wundersames Gemisch von Passagieren. Das hintere Ende des langen, schmalen Raumes war für die Ladies reservirt.

Aber nur weisse Ladies, zumeist junge, schöngewachsene Mädchengestalten, mit dunklem Haar und blassem Teint, ruhten hier auf Fauteuils, während sich die schwarzen Damen wohl in derselben Kajüte, jedoch am entgegengesetzten Ende derselben eingenistet und ihre Bündel, Körbe und Packete um sich aufgeschichtet hatten. Es waren die köstlichsten Gestalten, die man sich nur denken kann. Die Fettleibigkeit ist von ihnen in der Regel ebenso unzertrennlich wie die Schwärze ihres Teints, und eben diese Fettleibigkeit zwingt ihnen eine so komische Art des Gehens und Sitzens auf, dass man unwillkührlich über sie lächeln muss. Dabei sind sie mit den Toilettegeheimnissen der weissen Rasse hinlänglich vertraut, um sich eine dicke Schicht weissen Puders auf die Wangen zu schmieren, lichte Glacéhandschuhe und grüne Sonnenschirme zu tragen. Würden sie doch endlich einsehen lernen, um wie viel schöner ihnen die natürliche Druckerschwärze auf den Wangen steht!

Unter den jüngeren Negerinnen sahen wir einzelne junonische Gestalten. Schön von Gesicht, schlank von Wuchs, üppig in ihrer Weiblichkeit und sinnlich in ihrem Wesen, bilden sie die plausibelste Erklärung für die Menge von Mulattinnen, die heute auf den Plantagen halb Herrinnen, halb Sklavinnen sind. Kältere Herzen als jene der aussterbenden Pflanzerrasse könnten da Feuer fangen!

Draussen auf dem Säulengange sitzen mehrere alte, verwitterte Negerinnen, die Pfeife im Munde, die Flasche am Herzen, und rauchen und trinken und schnattern. Aber welche Sprache sprechen sie? Es klingt, als ob eine Schaar schwarze Gänse ihren Theeklatsch führte. Hie und da kann man ein Wort verstehen oder wenigstens ahnen, ohne jedoch herauszubekommen, welcher Sprache es angehört. Ich fragte den Kapitän.

„Es ist Französisch," sagte er.

„Aber ich verstehe ja nichts davon!“ erwiderte ich überrascht.

„Das wundert mich nicht,“ war die Antwort. „Plantagen-Französisch verlangt schwarze Ohren, um verstanden zu werden!“

Vielleicht die Hälfte der Neger in diesem Theile von Louisiana ist nur der französischen Sprache mächtig und versteht kaum einige Worte Englisch. Es ist eine kuriose Sprachinsel, welche durch die vollkommene Abschliessung gegen die Aussenwelt die Aehnlichkeit mit der Originalsprache ganz verloren hat.

Versuchen wir uns mit den Leuten zu verständigen. Es ist wohl verzeihlich, dass uns der Sprachforschungstrieb gerade die schönste all' dieser schwarzen Schönheiten auswählen liess. Ihre grossen Augen sprühten südliches Feuer. Ihr voller, halbgeöffneter Mund hatte einen eigenthümlich reizenden Ausdruck. Ein hellgrüner Turban bedeckte ihr Haar. Lange Glasohrgehänge baumelten an den Seiten herab. Ein scharlachrothes, knappes Mieder schloss ihre üppige Brust ein. Ihre Arme waren nackt und mit billigen Glasperlen und Armbänndern bedeckt. Ihr Name war Calypso. Das war das Ganze, was wir ausfindig machen konnten. Ein Dutzend Fragen im Pariser Französisch wurde immer nur durch Lächeln und Achselzucken beantwortet. Ich gab es denn bald auf, in die Mysterien der Negersprache eindringen zu wollen. Nicht so mein Freund. Er hatte offenbar grösseres Talent, sich verständlich zu machen, obwohl er kein Wort Französisch sprach. Er musste eine Sprache gefunden haben, welche er sowohl wie die schwarze, heissblütige Calypso besser verstand als dieses Französisch. Sie standen draussen im Dunkeln beisammen, wodurch natürlich alle Beide schwarz aussahen. Aber welche Sprache es war, die sie sprachen? Pariser mag's gewesen sein, aber Französisch war es nicht! — —

Die vielen dicht neben einander liegenden Landungsplätze auf beiden Flussufern nöthigen den Dampfer, anstatt direkt den Strom hinabzufahren, etwa wie Bänder von Schnürschuhen eine Zickzacklinie zu beschreiben, deren einzelne Theile allerdings ein bis zwei Meilen lang sind. Es ist ein fortwährendes Umhertaumeln und Drehen und Wenden, Stehenbleiben und Schnellfahren, dass es selbst den, doch sicherlich an den allerärgsten Schwindel gewöhnten Carpetbaggern des Südens manchmal schwindlig wird. Man würde wohl, im Ganzen genommen, nicht viel dagegen haben, wenn der Dampfer an jedem Landungsplatz auch eine des Anhaltens würdige Ladung abzugeben oder aufzunehmen hätte. Aber dies ist nur in den ersten Wintermonaten, also in der Zuckerzeit, der Fall. Auf unserer Flussfahrt bestand die ganze Ladung in den meisten Fällen nur aus einer grossen, mit Stroh überzogenen Whiskyflasche (deren das Boot eine unglaubliche Menge mit sich führte), dann einigen Säcken mit Welschkorn und endlich frischem Fleisch und Präserven.

Glücklicherweise dauert das Anlegen kaum eine Minute. Der Dampfer zeigt den Plantagen schon lange voraus durch Pfeifen sein Kommen an, und die Leute sind stets zu seinem Empfange an den Levees bereit. Sobald er sich dem Ufer nähert, werden die wenigen Waaren von Negern bereits auf das oberste Ende der am Schiffsbug herumbaumelnden Landungsbrücken gebracht, und es ist erstaunlich, mit welcher Geschicklichkeit diese schwarzen Seiltänzer die Arbeit vollführen. Allerdings haben sie nicht viel zu riskiren, denn ein Flussbad kann ihnen, bei ihrem Kartoffelfeld-Schmutz, nur wohl bekommen.

Endlich legt der Dampfer so nahe am Ufer, als es die Wassertiefe erlaubt, an. Die Landungsbrücke wird mittelst eines Dampfaufzuges, „Nigger“ genannt, rasch an's Ufer herabgelassen, die Fässer und Waaren auf der Levee auf-

gestellt, und ebenso schnell fährt der Dampfer auch wieder ab, selbst wenn auch Niemand zum Empfang der Waaren zugegen wäre. Bei Poststationen werden überdies noch die beiden Postbeutel mit den ankommenden und abgehenden Briefen ausgetauscht. Hierzu ist auf jedem Postdampfer ein eigener Postmeister der Vereinigten Staaten angestellt. Auch wir hatten einen derartigen Mercurius an Bord, einen komischen Kauz, voll Witz und Humor, bekannt mit jeder Menschenseele, jedem Baum und Haus in der ganzen Gegend. Wir sahen ihn stets nur in Hemdärmeln, was uns bei der herrschenden Februarhitze allerdings nicht wunderte. Aber die Nacht kam, und noch immer hatte er keinen Rock angezogen.

„Halloh, Postmeister, ist es Euch denn nicht zu kalt?“ fragten wir.

„O nein, Sir,“ war die Antwort, „ich hatte seit fünf Tagen keinen Rock mehr an.“

Das war gewiss ein schöner Beweis für die Milde des Klimas, denn wahrhaftig, schwere Arbeit war es nicht, die ihn schwitzen machte. Die grossen ledernen Postbeutel, die an den kleinen Poststationen ausgetauscht wurden, waren schlapp wie zusammengesunkene Miniatur-Ballons und enthielten vielleicht ein oder zwei Briefe und irgend eine Zeitung, — den „Louisiana County Visitor“, die „New-Orleans Deutsche Zeitung“ oder die „Abeille“.

So schlichen wir stundenlang im Zickzack den Mississippi hinab, mitten durch das Treibholz und die Schiffstrümmer, die den gewaltigen, über 150 Fuss tiefen Strom entlang trieben und sich in den Einbuchtungen am Ufer ansammelten. Hie und da winkte uns ein Pflanzer mit seinem Taschentuche oder mit einem kleinen, primitiv hergestellten Fähnchen herbei, und sofort steuerte der gefällige Kapitän auf die Stelle zu. Landungsbrücken giebt es auf dem ganzen unteren Mississippi nur zwei, und die Dampfer

halten deswegen überall an, wo es ihnen eben gefällt. Leider war der Strom diesmal so hoch, dass die Levees kaum einen Fuss über dem Wasserspiegel emporsahen. Wehe! wenn irgend eine Crevasse entstünde! Wehe! wenn einer der vielen einhertreibenden Wurzelstöcke sich in den Damm hineinwühlte und ihn durchbräche! Das Unglück ist dann unabsehbar. Wir sahen häufig die Spuren derartiger Durchbrüche. Die Levees waren an solchen Stellen landeinwärts in einer Entfernung von etwa zwanzig Schritten durch einen zweiten Damm eingefasst, der mit seinen Enden an die Hauptlevee anschloss. In manchen Fällen, — dort, wo das Land im Abnehmen ist — sahen wir sogar auch in diesem zweiten Damm eine Crevasse, hinter welcher ein dritter Damm angelegt worden war. An ein Verstopfen der Crevassen ist nämlich nur in den wenigsten Fällen zu denken, und es muss sofort zur Anlage eines Hinterdammes geschritten werden, wenn man das Land vor dem Untergang schützen will. New-Orleans wurde einst vor einer Szegedin-Katastrophe nur dadurch bewahrt, dass dessen Militär-Kommandant ein grosses Schiff in der entstandenen Crevasse versenken liess.

Der Raum zwischen der ersten und zweiten Levee ist stets mit Bergen von Treibholz angefüllt, das durch die Aktion des Wassers und die vielleicht 3000 Meilen lange Flussreise ganz eigenthümlich umgeformt wird. Cypressenwurzeln sind, vermöge ihrer Porosität, ganz mit den erdigen Theilen des Mississippiwassers imprägnirt und werden, wenn abgehobelt, in New-Orleans häufig zum Abziehen von Rasirmessern verwendet. Kleinere Holzstückchen werden, ebenso wie Flusskiesel, vollständig abgerundet und erhalten das Aussehen von schwammigen Kugeln, die sich mit der Hand wie Brei zerdrücken lassen und getrocknet leichter sind als Schwämme.

Diese Holzwüsten sind gewöhnlich die Anfänge und Ankerplätze für das sich neu bildende Land. Der Mississippi ist in fortwährender Thätigkeit, — hier ganze Acker Landes von den Ufern reissend und sie an andern Stellen, wie z. B. an diesen Holz-Eddies, wieder anschwemmend. Die „Magnolia"-Plantage gewann auf diese Weise innerhalb eines Jahrzehnts etwa zwölf Acker Land. Ist es so hoch geworden, dass es etwa einem Sumpfe gleicht, dann wird es mit Faschinen, Balken und Steinen gegen den Fluss zu abgesperrt, und bald entwickelt sich in diesem Sumpfe eine den Tropenländern eigenthümliche, üppige Vegetation, die das Land bald, vermittelst der Wurzeln, zusammenhält.

Im Zuckerdistrikt: Volkstypen.

Unzweifelhaft ist das Landen der Dampfer und überhaupt der ganze kolossale Schifffahrts-Verkehr auf dem Mississippi die Haupt-Ursache des Wegspülens der Flussdämme, da der ruhige Strom hauptsächlich durch diesen Verkehr in Wellenschlag versetzt wird. Es wäre deshalb vielleicht doch in der Ordnung, wenn die Levees durch die Vereinigten Staaten und nicht durch die verarmten Pflanzer in Stand gehalten würden. —

An manchen Stellen, wo die erwähnten Sümpfe gerade den Levees vorlagen, war das Landen ziemlich schwierig, und es war ergötzlich anzusehen, auf welche Weise man die Passagiere an's Ufer beförderte. Zuerst wurden die Landungsbrücken mittelst des Niggers in das Wasser hinabgelassen. Ein paar „Roustabouts" laufen mit einigen Brettern bis an das im Wasser befindliche Ende der Brücke und schieben die Bretter gegen das Land zu in den Fluss, dabei Baumstämme, Sträucher, kurz Alles

benutzend, was ihnen eine solide Unterlage geben könnte. Waren diese Bretter halbwegs gesichert, so balancirten die Aethiopier mit andern Brettern in den Fluss hinaus und bauten so eine Brücke nach dem Lande hin, auf der sie nun die volle Whiskyflasche und den leeren Postbeutel (wie schön wär' es umgekehrt!) an's Land trugen. Allerdings konnten sie dabei das fortwährende Ausgleiten nicht vermeiden, aber mit katzenartiger Geschicklichkeit hatten sie sofort wieder die Balance gewonnen. Mit ihnen ging es also noch halbwegs gut, aber nun erst die Passagiere!

Im Zuckerdistrikt: Volkstypen.

Zwei dicke, alte Negerinnen sollten hier an's Land geschafft werden, und darunter befand sich auch jene, die uns in New-Orleans so lange aufgehalten. Rache ist süss, besonders auf Zuckerplanta-

gen, dachten wir, und die Strafe folgte auf dem Fuss. Die Negerin hatte Furcht und keifte mit dem Kapitän, er möge mit dem Dampfer näher an's Land fahren. Aber man hätte das Land eher dem Dampfer, als diesen dem Lande nähern können, denn wir sassen ohnehin fest. Also nur heraus mit der schwarzen Dame, denn wir müssen weiter! Zögernd schritt die schwarze Wucht bis an's Ende der Landungsbrüke, die unter ihr knarrend nachgab. Die zweite Schöne hatte gleichfalls schon die Brücke betreten. „Samy" stand am „Nigger" und sah sich die beiden Dicken lächelnd an. Er hatte die Hand am Hebel der Maschine. In dem Moment, als Madame Noir eben zu einem recht grossen Schritt ausholte, um die Bretter zu erreichen, zuckte etwas wie Teufelslächeln über Sams

Gesicht. Ein Druck mit dem Finger, der „Nigger“ hob die Brücke, und mit einer Grazie, die eines Baumwollballens würdig gewesen wäre, flogen die beiden Damen in das zum Glück ganz seichte Uferwasser.

Das Gelächter der Schwarzen zu beschreiben ist unmöglich. Eine Art Krampf hatte all' die Roustabouts überfallen. Die Cabine dröhnte vor Lachen, und alle krümmten und wanden sich in der tollsten Weise, ohne sich um das Kommando des Kapitäns zu kümmern. Im ersten Moment gab es aber überhaupt keinen Menschen auf dem Schiffe, der nicht mitlachte, bis ihm die Thränen in den Augen standen. Mittlerweile hatten sich die Dicken aus dem trüben Wasser emporgearbeitet und hielten sich schnaufend an der Brücke fest, die Samy ganz sachte wieder herabgelassen hatte. Vergeblich suchten sie nach dem grünen Sonnenschirm und der Pfeife zu haschen, die langsam den Strom hinabtrieben. Ihre Kleider klebten an ihren Körpern und brachten die Ueppigkeit der bis in's Fürchterliche treibenden Formen zum Vorschein. Die tropische Ueberschwänglichkeit Louisianas war nun in der anschaulichsten Weise dargethan. Endlich gewann Madame Noir ihre Sprache wieder. Sie, die bisher nur im französischen Jargon parlirt hatte, ergoss sich jetzt in einer Fluth von Schimpfworten über die Roustabouts: „*O you d—d Niggers! O you dirty Niggers! Oh! Oh! Oh!*“ So wollte sie ächzend und stöhnend wieder auf's Schiff zurück. Aber dazu war keine Zeit vorhanden. Auf einen Wink des Gepäckmeisters sprangen ein Paar Schwarze auf die beiden Damen zu, fassten sie, trotz ihres Sträubens, an Händen und Füssen an, und trugen sie balancirend, unter erschütterndem Lachen, an's Ufer. Mit ein Paar Sätzen waren sie wieder zurück, die Bretter wurden aufgenommen, und mit einem Ruck war der Dampfer wieder los und

setzte seinen Weg fort, ohne sich weiter um Louisianas schwarze Töchter zu kümmern.

Noch lange nachher sahen wir die jungen, schwarzen Burschen auf dem Dampfer zusammen kichern und in lautes Lachen ausbrechen, sobald ein Weisser ihnen Beifall zulächelte. Einer von ihnen kam zum Gouverneur (gleichzeitig Besitzer einer der grössten Plantagen Louisianas) und fragte ihn, ob er nicht seiner Arbeit bedürfe. „Ich will im Sommer auf Eure Plantage, Massa," sagte er. „Ich verdiene dort mehr als auf dem Steamer, und ich hab' es satt, Lansabut (Roustabout) zu sein." — „*You d—d Nigger!*" stiess ihm ein Anderer sachte in die Rippen, „*do 's do Govana Lana*" (das ist ja der Gouverneur von Louisiana)! — „*Dat 's al same to me!*" ewiderte der Erstere. „*I dono ke, if h'is Govana o no, is money I's vont — I dono ke!*" Und damit zuckte er die Achseln, drehte sich auf dem Absatz herum und schritt mit so vornehmer Nonchalance, mit so aristokratischer Flegelhaftigkeit von dannen, dass wir staunen mussten. Aber so sind sie Alle, diese Herren *Negros*, diese *coloured Gentlemen of the South!*

Hie und da begegneten wir grossen Dreimastern und transatlantischen Dampfern auf dem Strome, die nach New-Orleans hinauffuhren. Alle Flaggen waren darunter vertreten, und alle Gattungen von Schiffen; das stattlichste und grösste von ihnen war jedoch ein Dampfer mit der deutschen Flagge, ein Schiff des „Norddeutschen Lloyd", welcher die einzige direkte Passagierlinie zwischen dem europäischen Kontinent und dem amerikanischen Süden resp. New-Orleans unterhält, und an Comfort, Grösse und Sicherheit der Schiffe von keiner anderen nach den Südstaaten laufenden Linie, auch die englischen nicht ausgenommen, erreicht wird. Die Segelschiffe waren zumeist im Schlepptau von winzig kleinen, aber dafür desto kräftigeren Dampfbooten und zogen deshalb mit doppelter

Schnelligkeit an uns vorüber. Ob wir sie um diese schnelle Fahrt beneideten? Ich glaube, nicht. Auf dem Hudson oder im Long-Island Sound hätten wir unsere Geduld gewiss schon in der ersten Stunde verloren. Wir hätten vielleicht das Schiff verlassen und wären mit der Eisenbahn weitergefahren. Aber hier, auf einem subtropischen Flusse, bei dieser südlichen Wärme und Ruhe wird man von dem holden Dolce far niente bald angesteckt und befindet sich viel wohler. Alles ruht und schweigt auf dem Dampfer, und nur die Roustabouts balgen sich unten im Maschinenraum umher. Wir ruhen auf der äusseren Galerie des Dampfers im kühlen Schatten und rauchen unsere Partagas, die uns der Kapitän angeboten.

Endlich gegen Mitternacht näherten wir uns der „Magnolia Plantation", unserem Reiseziel. Wohl war diese letztere noch etwa zwölf Meilen entfernt, doch der Gouverneur hatte, um den grossen Bogen zu vermeiden, den der Mississippi hier bildet, einen Wagen bestellt, der uns auf einer Plantage oberhalb aufnehmen und quer durch's Land nach Magnolia bringen sollte, wodurch wir ein Stück Fahrt ersparten. Wir landeten. Herkules, der schwarze Leibkutscher des Gouverneurs, stand mit seinem Wagen schon bereit, und rasch ging es nun auf der holperigen, mit Wasserpfützen und tiefen Löchern bedeckten Landstrasse nach Magnolia, der grössten Zucker-Plantage Louisianas. Wir passirten im Mondschein kleinere Pflanzerhäuser und Neger-Quarters und ein kleines, hölzernes Kirchlein mit einem Miniatur-Friedhof, dessen Gräber, ähnlich jenen von New-Orleans, des nassen, sumpfigen Bodens wegen, überirdisch angelegt waren und ausgemauerte, backofenartige Mausoleen bildeten. Grosse Eichen warfen ihre Schatten auf diese Gräber, — Eichen, denen das lang herabfallende Mississippimoos das Aussehen von gewaltigen Trauerweiden gab. Das Mondlicht, welches einzelne der blendend weissen

Gräber mit seinem gespenstigen Schleier umhüllte, andere wieder in tiefem Schatten hielt, trug das Seinige dazu bei, um die Romantik dieses entlegenen Erdenstückchens zu erhöhen. Ueber uns hörten wir das leise Flüstern der Magnolien und Orangen, und zu unserer Seite rollte der gewaltige Strom, nur durch einen Erdwall von uns getrennt. Sein Spiegel lag in gleicher Höhe mit unseren Köpfen, und wir konnten die ganze weite Fläche bis zum jenseitigen Ufer überblicken. Ein halbstündiges Graben mit einem Spazierstöckchen konnte den Strom aus seinem Bett in das Land lenken, auf dem wir uns befanden! Ein kleines, rieselndes Bächlein wäre es anfänglich, aber ehe der Tag noch angebrochen, wäre das Land in einen See verwandelt, der Tausende von Menschen, Millionen von Gütern verschlungen haben würde. So liegt hier das Sein und Nichtsein des ganzen Landes in der Hand jedes Bewohners!

Endlich rollte unser Wagen auf dem festen Kies des Gartenweges, der zu unserem Pflanzerhaus führte. Der schwarze Wächter lies uns stumm passiren, die Hunde umsprangen wedelnd die Equipage. Da war das Haus selbst, — von himmelhohen Magnolien beschattet. Die Jalousien waren geschlossen, nur der grosse Speisesaal strahlte im hellen Lichte. Man hatte uns erwartet. Bald sassen wir an dem alten, hohen Kamin, in welchem ein paar gewaltige Holzscheite glühten.

IX.

Plantagenbilder aus dem südlichen Louisiana.

Wir haben bis jetzt nur das Stromleben auf dem Vater der Ströme kennen gelernt. Um das Plantagenleben selbst zu sehen, müssen wir auf einer der zahlreichen Pflanzungen Gastfreundschaft suchen, denn dasselbe spielt sich innerhalb eines engumgrenzten Rahmens ab. Die Plantagenhäuser stehen dem Fremden offen. Auf dem ganzen Mississippi-Delta finden wir auf vielen Quadratmeilen Landes keine Stadt, kein Dorf, kein Hotel. Das ganze Land ist von Sümpfen, Flüssen und Nebenarmen des einzigen Stromes durchzogen. Alles trockene Land, das zwischen ihnen liegt, ist mit Orangenhainen und grossen Gärten und Zuckerplantagen bedeckt. Alles sumpfige Land ist mit Reis bebaut. Ausser den Negerhütten und ein paar kleinen Kirchen sind die Pflanzerhäuser die einzigen Gebäude, und wer zu Lande durch diese Gegenden reist, ist gezwungen, die Gastfreundschaft der Kreolen in Anspruch zu nehmen.

Und sie wird dem Fremden, besonders dem Europäer, stets in ausgedehntestem Massstabe zu Theil. Die Plantagen ruhen ja hier in dem stillen, entlegenen Erdenwinkel so ruhig und abgeschlossen von aller Welt da, sie werden so

selten von dem Reisenden besucht, dass ein derartiger Besuch von der Pflanzerfamilie fast als ein freudiges Ereigniss begrüsst wird. Je länger man sich auf der Plantage aufhält, desto lieber ist es dem Pflanzer und seiner Familie. Man wird wie ein Glied derselben betrachtet und nur mit schwerem Herzen wieder fortgelassen.

Jede dieser Plantagen bildet in der That eine eigene Welt für sich. Die Barrieren, welche ihre Ländereien umgeben, sind wie ihre Säulen des Herkules. Das Völkchen, das sie bewohnt, lebt ein eigenthümliches, von aller Aussenwelt abgeschiedenes Leben. Die grossen Ereignisse in Politik und im Geistesleben der Menschheit, die Kriege und Revolutionen erreichen sie kaum, und ihr ganzes Trachten und Streben sind den paar hundert Acker Zuckerrohr, die sich zwischen ihrem Wohnhaus und den „*swamps*“ (den Sümpfen) des Mississippi erstrecken, gewidmet.

Sommer und Winter umschwebt wonniger Friede die Plantage. Das schöne, geräumige Wohnhaus des Pflanzers ist nur eine kurze Strecke hinter dem Damm zurückgezogen, der das Land vor den Fluthen des gewaltigen Mississippi schützt. Eine Strasse führt auf dem Damm den Fluss entlang und von ihr aus kann man die Plantage kaum durch das subtropische Baumdickicht wahrnehmen, das die Gärten erfüllt. Auf weichem, blumenbedecktem Rasenteppich schreiten wir dem Pflanzerhaus zu, das uns aus der Ferne wie eine echte Idylle entgegenwinkt. Mit seinen alten, dicken Mauern, den hohen Fenstern mit grünen, geschlossenen Jalousien und den breiten Veranden, die es auf allen Seiten umgeben, erscheint es uns eher wie ein kleines Schlösschen aus der französischen Feudalzeit. Hohe, himmelanstrebende Magnolien überschatten es ganz und gar; herrliche Palmen strecken ihre schlanken Stämme aus dem dichten Gebüsch der Mandarin-Orange hervor; Aloen, mit gewaltigen, zentnerschweren Blättern, fassen die

breite, besandete Terrasse vor dem Hause ein. Die Hecken sind von üppig blühenden Rosensträuchen umgeben. Zur Rechten setzt sich der Garten in eine grosse, eine Meile lange Orangenwaldung fort, deren Bäume im Februar in der üppigsten Blüte stehen und einen bezaubernden Duft aushauchen. Pfauen und Truthühner stolziren auf den weichen, von der Sonne beschienenen Rasenflecken auf und ab und unterbrechen mitunter durch ihren Schrei die Ruhe, die über die ganze idyllische Szenerie ausgebreitet ist. Der Pflanzer, die Aufseher und Neger sind draussen im Felde bei der Arbeit, und die Damen machen uns in der liebenswürdigsten Weise die Honneurs. Es liegt jetzt noch eine gewisse Vornehmheit in dieser einst so stolzen, aristokratischen Kreolen-Rasse. Ihre Macht ist gebrochen, ihr Reichthum ist geschwunden, aber das Blut ist ihnen geblieben.

* * *

Ein paar Steinwürfe vom Herrschaftshaus entfernt erheben sich ein paar Dutzend kleine Häuschen. Sie sind alle in demselben Stile und von derselben Grösse gebaut und scheinen, wie überhaupt jedes Gebäude des Mississippi-Delta, auf Stelzen zu stehen, da der feuchte Boden und die häufigen Ueberschwemmungen eine gemauerte Fundirung und die Anlage von Kellern nicht gestattet. Die Häuser stehen gruppenförmig und unregelmässig beisammen, ohne aneinander angebaut zu sein, um die Ausbreitung von Schadenfeuern zu verhindern. Ein grosses Gebäude ist für ein Hospital, ein anderes zur Kirche bestimmt. Dies ist das sogenannte „*Quarter*," die Wohnung der Plantagen-Neger, der einstigen Sklaven. Hier wohnen sie mit ihren Familien, ihren Kindern, die sich draussen, hinter den Häusern, auf den Feldern herumbalgen. Die Neger setzen einen gewissen Stolz in ihre Wohnungen, ihr „*Home*," und

statten sie mit allerhand Bilderchen, buntem Papier, alten Möbeln, Vorhang- und Teppich-Fetzen in der komischsten Weise aus. Die Frauen sind mit ihren Männern draussen in der Plantage, und nur hie und da sieht man eine alte Negerin in hellfarbigem Kleide, einen Turban auf dem Kopf, vor der Thüre sitzen. Hier ist eine derartige „*Mammy*", die eben ihre kleinen, schmutzigen, nackten Enkel füttert. Sie hält eine Schüssel mit irgend einem Brei auf den Knieen, und die kleinen Bengel umdrängen sie und lassen sich den Mund vollstopfen, dass sie zu ersticken drohen. Kleine, ebenso schwarze Ferkel umgrunzen die Alte und schnappen ihr manchmal den für ihre menschlichen Spielgenossen bestimmten Bissen weg. Unter den Häusern haben sich die alten Thiere eingenistet und wagen nur hie und da einen Ausfall, um einen zur Erde gefallenen Brocken zu erhaschen. Ein idyllisches Bild! Weiter weg sitzen ein paar pechschwarze, prächtige Jungen am Rande eines Abzugsgrabens und fischen Krebse. Seit ihrer Geburt hatten sie noch niemals ein Kleidungsstück an ihrem Leibe gehabt und sitzen auch jetzt gemüthlich, im urwüchsigsten Sans gêne an dem Graben. Ihre Angel besteht aus einem Faden, an den sie unten ein Stückchen Fleisch binden. Hat der Krebs den Bissen erfasst, so ziehen sie ihn rasch aus dem Schlammwasser heraus. Damit bringen diese Racker ihre Jugend zu, bis sie gross genug sind, um auf's Feld gehen und das Zuckerrohr schneiden zu können. Dann überlassen sie ihre juvenile Thätigkeit ihren jüngeren Brüdern.

Des Morgens und des Abends bieten die „*Quarters*" ein viel bewegteres Bild dar. Kaum dass die grosse Glocke auf dem Dache des Suppenhauses ihr zweites Morgensignal gegeben, als auch schon der weite, schattige Platz vor den Negerhäusern sich zu füllen beginnt. Geradeso wie unter dem Regime der Sklaverei werden sie auch jetzt rangirt und gezählt und von den Aufsehern hinaus auf die Plantage

geführt. Aber heute haben sie mehr Munterkeit und Lebenslust, als sie damals hatten. Singend, lachend, hüpfend bewegen sich diese Schwärme der Plantage zu. Die Körbe auf dem Kopfe, die Werkzeuge auf der Schulter, tänzeln sie in der übermüthigsten Laune über den weiten Hof an dem Pflanzerhause vorbei nach den Feldern. Der Neger zeigt selbst bei den gewöhnlichsten, alltäglichsten Verrichtungen eine gewisse Tournüre, eine burlesque Eleganz, die vortheilhaft von dem mürrischen, rohen Wesen der weissen Plantagenarbeiter absticht. Dazu verrichtet er seine Arbeit lachend, schwatzend, singend und kehrt ebenso fröhlich nach seinen „*Quarters*“ zurück. Am komischsten sehen sie aus, wenn ihnen ein paar junge Negerinnen begegnen, auf die sich natürlich das ganze Streben und Trachten ihres einförmigen Lebens konzentrirt. Es gewährt den köstlichsten, heitersten Anblick. Alles kokettirt miteinander, wirft sich verliebte Blicke und Liebeszeichen zu, tänzelt und wiegt sich, als würden sie einen Kotillon im Ballsaal miteinander tanzen. Diese jungen, frischen Plantagen-Negerinnen sind in der That prächtige Gestalten! Die Natur, die warme Sonne des Südens hat ihnen eine gewisse Sinnlichkeit eingeimpft, die bei ihnen nicht wie bei den Weissen als ein Laster, sondern in so bezaubernder Weise zum Vorschein kommt, dass da selbst kältere Herzen als jene der halbruinirten Kreolenpflanzer Feuer fangen könnten.

Eine schlechte Eigenschaft haben sie mit ihren weissen Geschlechtsgenossinnen gemein: die Schwatzhaftigkeit. Sie müssen schwatzen, mit wem es auch sei, mit den Kindern, den sogenannten Picaninis, die am Wege spielen, mit den Ferkeln, die sie beschnüffeln, und wenn sie niemanden Anderen haben, schwatzen sie mit ihrem eigenen Spiegel!

* * *

Eine Stunde später arbeitet Alles draussen im Felde. — Wie in den Wohnungen, so sind die weissen von den schwarzen Arbeitern auch im Felde voneinander streng geschieden. Die Sonne brennt gar heiss hernieder, und die Menschen, wie die zahlreichen Maulthiere leiden schwer unter der drückenden Februarhitze. Pferde können die letztere gar nicht vertragen, und nur die Aufseher reiten auf Pferden auf den Feldern umher, um die Arbeiter zu überwachen. Aber sie schwingen nicht mehr die gefürchtete Peitsche in den Händen. Frei und furchtlos blicken die ehemaligen Sklaven zu ihnen empor, wenn sie ihre Bemerkungen machen und sie zur Arbeit anspornen. Ihr Rücken krümmt sich nicht mehr scheu, wenn sie den Gestrengen hinter sich dahergaloppiren hören. Peitschenknall und Flüche haben aufgehört, und Gesang, Scherz und Heiterkeit sind an ihre Stelle getreten.

Wie anders ist das Bild zwischen Einst und Jetzt, — zwischen Sklaverei und Freiheit! Dazu wurde ihnen die Arbeit auch ungemein erleichtert. Grosse Dampfpflüge mit zwanzig und mehr Pflugschaaren, von zwei grossen Dampfmaschinen getrieben, graben die Furchen in den Boden und befreien die einstigen Sklaven von der schwersten aller Arbeiten. Dampf-Bagger-Maschinen reinigen die versumpften, von Alligatoren bewohnten Wassergräben am Waldesrande. Alles ist Dampf und Maschine. Sie haben den Neger zum Menschen gemacht.

Die grosse, meilenweit hörbare Glocke läutet Mittag. Die Menschen werfen die Arbeit zur Seite. Die Hunderte von Maulthieren wiehern fröhlich auf. Jeder Negerbursche schwingt sich auf das erste beste Thier, und hop, hop! geht es im Trabe fort, den Quartieren zu. Wie es den schwarzen Burschen auf dem knochigen, kantigen Rücken den ungeschlachten Thiere, ohne Sattel und ohne Zügel, gehen mag, kann man sich wohl denken. Aber die Thiere

kennen ihren Weg und stürmen, wie ein paar Kavallerie-Eskadronen, auf den Pflanzerhof ein.

Im Handumdrehen ist der stille Hof wie in ein Militärlager verwandelt, auf dem es gar toll zugeht. Hier werden die rudelweise beisammen stehenden Maulthiere und Pferde gefüttert. Dort stehen lange Tische mit dampfender Suppe und Fleisch- und Gemüse-Schüsseln bedeckt. Die weissen Arbeiter vom Felde und aus der Zuckerfabrik haben ihren eigenen Tisch, und eine Zeit lang hört man nur das Klappern der Messer und Gabeln. Dutzende von schwarzen gewaltigen Schinkenthieren umgrunzen die Tische. Hunde, Hühner, Ferkel, Tauben, die ganze Thierwelt der Plantage hat sich hier Rendezvous gegeben, nur die stolzen Pfauen und aristokratischen Truthühner rühren sich nicht aus ihrer vornehmen Abgeschiedenheit im Pflanzergarten heraus, ganz wie spanische Grandes.

Hier, unter diesem wolkenlosen, warmen italienischen Himmel wird Jahr aus, Jahr ein im Freien gespeist, ohne dass man Gefahr liefe, dass die Suppe erkalte.

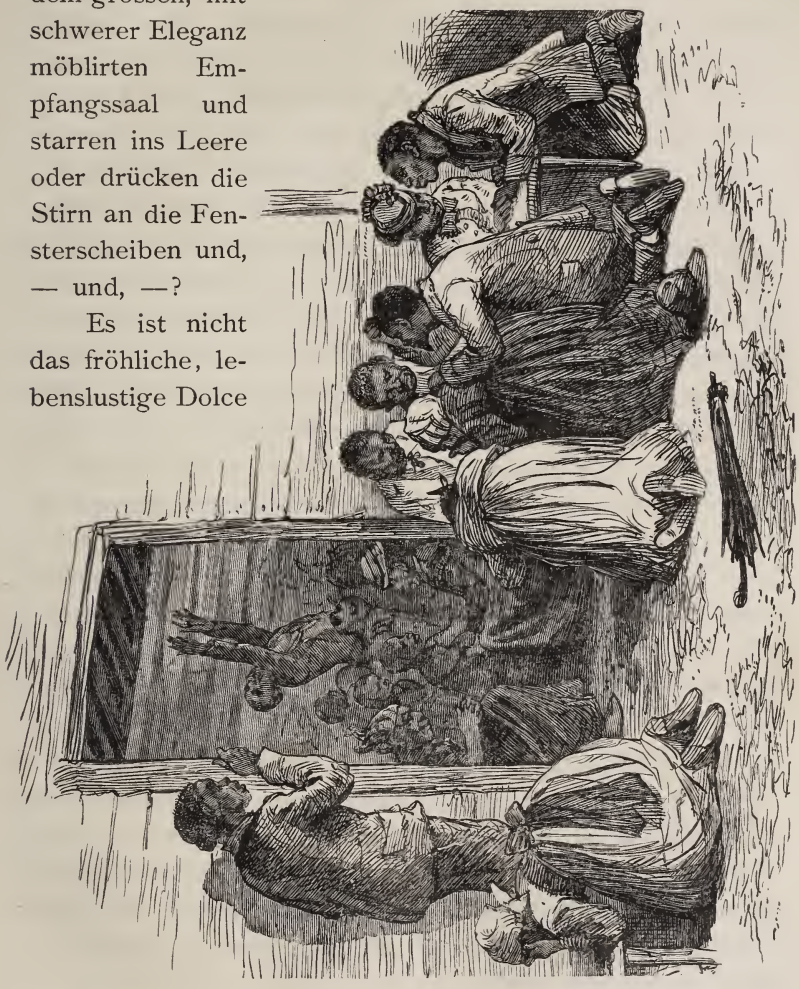
Ein Stunde später ist Alles wieder draussen auf dem Felde und reisst das Unkraut aus dem Boden.

* * *

Im Pflanzerhause geht es viel ruhiger, — wenn man will langweiliger, her. Die Lektüre und ein paar Promenaden bilden die Tagesbeschäftigung. Draussen zwischen den Aesten der prächtigen Magnolien schaukeln sich wohl grosse, einladende Hängematten, durch den Luftzug bewegt; bei der Landungsbrücke des Mississippi tänzeln ein paar schlanke, leichte Boote auf den bewegten Fluthen; im Korridor lehnen einige Jagdgewehre; zwischen den dicken, buschigen, stacheligem Aloën steht eine Scheibe für Revolver; in den Stallungen stampfen ein paar Reit-

pferde unruhig den Boden; Equipagen, Spiele, Cricket, Lawn Tennis, — Alles, Alles ist da, und doch ruhen die blassen, ruhigen, stolzen Damen in ihren Fauteuils in dem grossen, mit schwerer Eleganz möblirten Empfangssaal und starren ins Leere oder drücken die Stirn an die Fensterscheiben und, — und, —?

Es ist nicht das fröhliche, lebenslustige Dolce far niente, — nein. Es ist far niente, — aber dolce ist es diesen Damen nicht. Das alte Pflanzerleben ist todt.



Plantagenbilder: Eine Negerandacht.

Anders ist es, wenn fremde Gäste kommen. Dann ist

die Pflanzersfrau, die Creolentochter, sich ihrer Pflichten wohl bewusst. Und mit welcher Grazie, welcher Liebenswürdigkeit kommt sie ihnen nach! Dann ist es, als wäre neues Leben in sie gekommen. Es war Gesellschaft, die ihnen gefehlt. Nun ist sie da, und sie geniessen sie. Täglich haben sie ein neues Vergnügen, eine neue Ueberraschung bereit, — täglich ist das Programm ein anderes. Heute stehen ein paar Reitpferde gesattelt vor der grossen, weiten Glasthür der Veranda. Die Damen erscheinen in Reitkleidern beim Morgenkaffee. Wir sollen einen Ausflug nach den Cypressen-Wäldern jenseits der Plantagen, an den Ufern der Bayous, unternehmen. Häufig schon hatten wir es versucht, allein in jenes tropische Dickicht einzudringen, das den schmalen Landstreifen, auf dem wir uns befinden, auf der dem Mississippi entgegengesetzten Seite, begrenzt. Lagen ja dort die berühmten *„Swamps"*, jene tropischen, halb unter Wasser stehenden, Urwälder mit ihrer bezaubernden Vegetation, ihrem seltenen Thierleben. Aber stets waren unsere Versuche vergeblich gewesen. Bald waren wir, an der Grenze der Plantagen ankommend, in den Sumpf gerathen, in dessen Schilf wir die hässlichen Moccasins oder gewaltige Alligatoren wahrnahmen. An andern Stellen gab der anscheinend trockene Boden unter den Hufen der Pferde nach, und sie versanken plötzlich bis zum Rumpf in dem bodenlosen Schlamm, um nur mit der grössten Mühe daraus befreit zu werden. Und selbst wenn wir die Grenze des Waldes erreicht hatten, war es unmöglich, mit den Pferden, oder selbst auch nur ohne diese, durch das Palmetto- und Cakteengestrüpp, durch die dichten Schlingpflanzen und die Baumruinen dieser Waldung zu dringen.

Jetzt sollte uns die Herrin dieser Gegend selbst das Geleit geben. Wie die Amazonen des südlichen Kontinents, so sprengten die Damen, gefolgt von einer berittenen Neger-

garde, zwischen den Orangenhainen und Zuckerfeldern hindurch, dem Urwald zu. Geschickt Gräben und Tümpel überspringend und sich zwischen den trockenen, oft mehr als zwanzig Fuss hohen Schilfstöcken durchwindend, wählten sie ihren, nur ihnen bekannten Weg, und bald befanden wir uns inmitten des lauschigen, schattigen Urwalds. Nach einigen hundert Schritten kamen wir an die Ufer eines klaren, spiegelglatten Sees. Die Pferde wurden an ein paar alte Cypressen gebunden, einige Neger sprangen in die beiden, in einer kleinen Bucht befindlichen Boote und ruderten uns ruhig und in gemessenem Tempo durch die *„Swamps“*. Die ungeheuern Cypressen, von dem langen, schwer herabhängenden Moos zu riesenhaften Trauerweiden umgewandelt, die Eichen und Eschen, Ahorn-, Palmen-, Lorbeer- und Magnolia-Bäume, aus denen diese dichten Urwälder zusammengesetzt sind, liessen nur wenige Strahlen der glühenden Sonne durch ihr Laubwerk, und selten sah man zwischen den Stämmen hindurch die hellen Lichtflecken. Alles war in eine warme, wonnige, duftende Atmosphäre gebadet, Alles schien voll Leben. Ein ewiges Schwirren, Zirpen und Säuseln, Knattern und Plätschern, — bald nahe, bald fern, bald stärker oder schwächer. Hie und da hörte man das Bellen der Alligatoren oder den Schrei der Raubvögel, ohne sie selbst gewahr zu werden. Wir wussten, der ganze, mit weissen und blauen Blumen bedeckte, halb von Schilf und Wasser-Lilien verborgene Sumpf war voll von Leben, ohne dass wir auch nur ein Thier gewahr werden konnten. In den ersten Stunden waren wir viel zu sehr von der Grossartigkeit der zauberhaften Scenerie erfüllt und schwelgten zu sehr in der Betrachtung des ganzen Bildes, um auch für dessen Details ein Auge zu haben. Bald befanden wir uns in engen Kanälen mit klarem, fliessendem Wasser, bald auf grossen, im Sonnenlicht glitzernden, offenen Seeflächen, bald neigten sich Cypressen mit ihren schmutzig-weissen

Stämmen, oder die mit Lianen schwer behangenen Magnolien tief über uns, und häufig passirten wir schattige, niedrige Laubgänge, in denen ewige Dämmerung herrschen musste. An andern Stellen war der Urwald lichter und gönnte uns phantastische Durchblicke nach sonnigen Wassertümpeln, nach blumenreichen Rasenflächen und traurigen Einöden gebrochener, vermoderter Waldriesen. Mit jedem Ruderschlage wechselte das Bild, bis uns eine neue Wendung abermals in den offenen, breiten Bayou führte. Und selbst diese Wasserflächen boten die reichste Abwechslung. Hier konnten wir durch das krystallklare, ruhige Wasser bis auf den grünen, üppig bewachsenen Grund blicken. Es schien, als wäre dieses Wasser seit Jahrtausenden unbeweglich an derselben Stelle, ungetrübt durch Regen, unberührt durch Sturm. Ein paar Ruderschläge, und wir waren in einer reissenden Strömung, die mitten durch den ruhigen Tümpel zog. Woher sie kam, wohin sie ging? Wir konnten es nicht erforschen. Ganze Inseln von Wasser-Lilien und breitblättrigen Pflanzen wiegten sich in der Strömung. Manchmal schienen wir in diesem Labyrinth von Wald und Sumpf und Wasser wie verloren. Nirgends bot sich ein Ausweg dar. Allein die geschickten, wohlvertrauten schwarzen Bootsleute wussten genau ihren Weg. Flink ruderten sie auf eine scheinbare Schilfbarrière los, — ein Satz, ein Stoss, und wir waren jenseits, in frischem Fahrwasser. Hie und da brachten stattliche, schlanke Palmen, theils einzeln, theils in Gruppen, Abwechslung in das Bild. An andern Stellen zeigten sich die frischen, laubreichen, dunkeln Magnolien, — dazu war das Wasser so ruhig, dass sich der ganze farbenreiche Urwald auf der glatten Fläche nochmals im Bilde widerspiegelte. Dann schienen wir wie auf einem geflügeltem Boote durch die Lüfte zu fahren, über und unter uns Wald, über und unter uns Himmel. Erst allmählich gewöhnten wir uns an die Scenerie, und unser Auge konnte

das Thierleben wahrnehmen, das sich hier in so grosser Abwechslung zeigt. Ueberall die prächtigsten, farbenreichsten Insekten. Dort sonnen sich hunderte grosser Schildkröten auf dem Wasserrücken. Auf einem gefallenen Baumstamm sitzt ein wachsamer Reiher, bereit, seine Beute aus dem nassen Element zu fischen. Hier taucht der stolze Königsfischer in die Fluthen. Auf den grossen, schwimmenden Blättern der Nymphäaceen wiegen sich leicht geflügelte Vöglein. Kraniche sitzen zusammengeduckt, wie Federballen, im Gebüsch, aus dem man den wilden Truthahn hört. Droben in den Eichen und Ahorn-Bäumen fliegen zahllose Blauvögel und prächtig purpurne Kardinale, wie Funken, von Ast zu Ast. Hie und da kommen ein paar gewaltige Alligatoren, mit ihren ungeheuern, offenen Rachen, über die Oberfläche des Wassers empor, oder tauchen vom Ufer aus flink in ihr zweites Element, sobald sie die Boote bemerken.

Man glaubt, nie hätte eines Menschen Fuss diese Gegenden betreten, und doch waren sie schon vor Jahrhunderten bewohnt. Hie und da, mitten im Walde, erheben sich die räthselhaften indianischen *„Mounds“*, — Grabhügel einer längst untergegangenen, verschollenen Rasse.

* * *

Die Wasser der Swamps und Bayous sind alle dem einen grossen Strom tributpflichtig, der seine gewaltigen Lehmfluthen an der Plantage vorbei dem nahegelegenen Golf von Mexiko zufliessen lässt: dem Mississippi. Aber wie verschieden sind die Bilder, welche sich uns hier darbieten, von jenen in den nahen Swamps! Hier wäre es gar gefährlich, sich mit den kleinen Booten auf die kaffeegelben, schmutzigen, bewegten Wassermassen zu wagen. Und selbst zur Ueberfahrt nach dem jenseitigen, etwa an-

derthalb Meilen entfernten Ufer muss man sich starker, grosser Boote bedienen, die den hochgehenden, kurzen Wellen und den Wirbeln und Strudeln des über hundertundfünfzig Fuss tiefen Stromes Widerstand zu leisten vermögen. Zwei gute Stunden nimmt es in Anspruch, den Strom zu überfahren, und die alten Neger-Bootsleute müssen gewaltig arbeiten, um der starken Strömung, die noch täglich mehrere Male durch das Hin- und Herwaschen der Meeresfluth gesteigert wird, die Spitze zu bieten. Auf dem breiten, ein wenig über das Wasser hervorragenden Damm, der die tief liegende Plantage vor der Ueberschwemmung sichert, führt die Landstrasse den Fluss entlang bis nahe an seine Mündung, und auf dieser Strasse sehen wir an Sonntagen die prächtigen Victorias und Landauer der Pflanzer, bespannt mit feurigen Rossen, dem kleinen Kirchlein zufahren, welches die Creolen dieser Gegend inmitten ihrer Plantagen erbauten. Dann ist das Leben so vornehm, so elegant, dass wir uns auf einer Avenue irgend einer reichen Grossstadt zu befinden glauben. Hier und bei ihren gegenseitigen Besuchen entwickeln die Pflanzer noch ihre alte Grossartigkeit, die durch den Krieg einen so tödtlichen Schlag erlitt.

Vom jenseitigen Ufer können wir von unserer Plantage aus nur wenig wahrnehmen. Die Bäume und die niedrigen weissen Häuschen scheinen beinahe im Wasser zu stehen. Sie spiegeln sich am hellen Tage in den gelben Fluthen wieder. Hie und da erscheint ein gewaltiger transatlantischer Dampfer, der nach New-Orleans hinauffährt, oder es fahren ein paar Segelschiffe mit fremdländischen Flaggen vorüber, welche ein Schleppdampfer nach der Mündung bugsirt.

* * *

Das ist das Strombild im Sommer. Im Winter und Frühjahr ändert es sich freilich gewaltig. Dann wird dem Mississippi mehr Aufmerksamkeit geschenkt als in den heissen Monaten, wo er ruhig und machtlos dem Meere zuströmt. Pflanzer und Arbeiter sind dann Tag und Nacht auf den Dämmen und bewachen angsterfüllt die ungeheuern Fluthen, welche bis nahe an den obersten Rand der Dämme reichen und den Wasserspiegel hoch über das Land dahinter emporheben. Wehe, wenn die von Flussthieren oder vom Wasser selbst unterwühlten, hohlen Dämme nachgeben! Wehe, wenn sich auch nur die kleinste Lücke zeigt und das Wasser, anfänglich nur in dünnem Strahl durchsickernd, nicht durch sofortiges Eingreifen der Plantagen-„Hands“ in seiner Eindämmung zurückgehalten wird! Plantagen und Pflanzerhäuser und jede menschliche Wohnstätte, — kurz, alle Werke von Menschenhand sind dann binnen Kurzem unter Wasser, verwüstet und zerstört! Und wenn endlich nach Monaten der Strom sich senkt und die Wasser wieder in das Flussbett zurückkehren, dann bleibt auf dem einst so schönen Lande eine Schlammdecke zurück, die oft eine Dicke von einem Fuss erreicht und alle Kultur unter sich begraben hat. Darum wachen die Pflanzer und Aufseher Tag und Nacht auf den Dämmen. Darum sind alle Neger auf den Plantagen mit der Füllung von Sandsäcken beschäftigt, welche an den gefährlichsten Stellen aufgehäuft werden, um sie sofort in die Bresche zu werfen, sobald die Fluthen den Damm durchbrochen haben sollten. Von der Stärke dieser Dämme hängt das Wohl und Wehe der Pflanzer ebenso sehr ab, wie dies z. B. in Holland und Ungarn der Fall ist, und ihre Erhaltung hat hier wie dort schon Millionen verschlungen! Ist das Hochwasser aus dem Ohio und dem Missouri im Sinken begriffen, dann ist auch der Mississippi nicht mehr gefährlich, und auf den Plantagen kann die Arbeit beginnen.

Allein so lange die Depeschen aus dem Norden das Steigen der Nebenflüsse verkünden, so lange herrscht auf den Plantagen, in den Hütten der Neger wie in den herrschaftlichen Pflanzer-Wohnungen keine Ruhe. Greise und Frauen wachen mit den Männern Tag und Nacht, bis die Gefahr vorüber ist.

* * *

So wechseln die Plantagenbilder mit den Jahreszeiten: heiter, ruhig und sorgenlos vielleicht im Sommer, traurig und düster im Frühjahr. Gar Vieles wäre noch zu erzählen von dem Leben der einstigen Sklaven und der einstigen „Herren", von ihren Familien, ihren *„Meetings"*, ihren Prozessionen und Festlichkeiten. Es ist ein gar eigenthümliches Leben da drunten, — unbekannt für die Aussenwelt, voll des grössten Interesses für denjenigen, welcher es zum ersten Male sieht!

X.

Eine Zucker-Plantage.

Wie in den Staaten Georgien, Alabama und Mississippi „*King Cotton*“ (König Baumwolle) das Szepter schwingt und weitaus die grössten Erträgnisse des Bodenbaues abwirft, so ist es im Staate Louisiana das Zuckerrohr, das alles Andere, selbst die Baumwolle, überflügelt hat und in dem ganzen südlichen Theile des Staates zur Quelle unerschöpflichen Reichthumes geworden ist. Schon 1870 fielen von den 87 000 Hogshead*) Rohrzucker, welche in den gesammten Vereinigten Staaten produzirt wurden, nicht weniger als 80 000 auf Louisiana allein, während der kleine Rest sich auf die Staaten Tennessee, Texas und Süd-Carolina vertheilte. In den letzten Jahren stieg jedoch der Plantagenertrag noch um ein Bedeutendes, und mit dem Aufblühen des bisher von politischen Kämpfen sehr heimgesuchten Staates wird auch die Kultur des Zuckerrohrs bald ungeahnte Dimensionen annehmen.

Der feuchte, fette Boden des südlichen Louisiana ist für die Pflanzung von Zuckerrohr vorzüglich geeignet. Die

*) „Hogshead“ wörtlich = Schweinskopf, ein ca. 1300 Pfund betragendes Gewichtsmass.

wasserreichen Uferstaaten des Mississippi, in einer Ausdehnung von 50 engl. Meilen ober- und unterhalb der Hauptstadt New-Orleans, bis zu einer Tiefe von ein und mehreren Meilen landeinwärts bilden das Hauptgebiet des Zuckerrohrs. Die Stadt Baton Rouge ist vorderhand noch der nördlichste Punkt des Zuckerdistrikts, und von hier aus wie von New-Orleans fahren kleine Zweigbahnen nach einzelnen Theilen des letzteren. Es sind dies mehr „Dampf-Omnibusse", denn man steigt auf diesen Bahnen ein und aus, wo und wann es Einem gefällt. Will ein Pflanzer von seiner Plantage aus nach der Stadt fahren, so stellt er sich zu der beiläufigen Fahrzeit der Züge an die Geleise und winkt dem herankommenden Zug mit dem Taschentuche oder zieht auf dem Dache seines Hauses eine Fahne auf. Der Zug hält an, bis er eingestiegen, und fährt dann weiter, um bei der nächsten Gelegenheit dasselbe Manöver zu wiederholen.

Besuchen wir nun eine in der Nähe von Baton Rouge gelegene Zuckerplantage, deren Besitzer mich auf mehrere Tage zu Gast geladen. Die Pflanzung umfasste etwa 2500 Acker (à 40,5 Are) Landes, allein nur 800 davon standen in Kultur. Ihr Werth war seit dem Kriege um ein Bedeutendes herabgesunken und betrug auch heute kaum mehr als 100000 Dollars. Das Wohnhaus des Pflanzers war ein einstöckiges, blendend weisses Gebäude, im Viereck erbaut und mit jenen weiten, epheuumschlungenen Veranden umgeben, die den Wohnstätten des Südens so charakteristisch sind. Wie überall, so schlossen sich auch hier das „Zuckerhaus" und die „Quarters", d. h. die Negerwohnungen, an den das Pflanzerhaus umgebenden Garten. Dann kam die Pflanzung und schliesslich der Urwaldsumpf, das Gebiet unzähliger Alligatoren, Klapperschlangen, Schildkröten und vor Allem der sehr giftigen und starken Moccasinschlangen. Aber diese ungebetenen Gäste suchen den

Menschen nicht auf; sie fürchten ihn und greifen ihn nur dann an, wenn sie selber angegriffen werden. Die Pflanzer könnten sich jedoch glücklicher schätzen, wenn sie dasselbe auch von den „Mosquitos“ und den „Jiggers“ sagen könnten, welche das Leben in diesen sumpfigen Niederungen im Sommer für den Menschen unerträglich machen. Man sagt, die Schöpfung sei für den Menschen geschaffen worden; das ist in Bezug auf die Mosquitos entschieden unrichtig, denn viel eher sind die Menschen für sie, als sie für die Menschen vorhanden!

Das Zuckerrohr ist eine schilfähnliche, zwei bis vier Meter hohe Pflanze mit dickem, schwerem Rohr und dichten, schön grünen Blättern; das Rohr zeigt in Entfernungen von sieben bis zehn Centimetern Knoten, die allmählich vom Boden angefangen reifen und dann ebenso wie das Rohr eine schönrothe Färbung annehmen. Die einzelnen Pflanzen stehen auf den Feldern dicht beisammen und bedürfen, um zu gedeihen, sorgfältiger Pflege, obschon die Arbeiten nicht so schwierig sind wie bei der Baumwolle. Für den gewöhnlichen, an europäischen Feldbau gewöhnten Landmann dürfte die Besorgung einer Zuckerpflanzung anfänglich, besonders in der drückenden Maihitze, zu beschwerlich sein, doch kann er sich bald daran gewöhnen. Vor Allem ist ein System ven Wasserkanälen zur Drainirung der Felder erforderlich, und deren Reinhaltung absorbirt viel Arbeitskräfte. In den Monaten Januar und Februar, auch im März, wird das Zuckerrohr gepflanzt und während der folgenden Monate sorgfältig gepflegt. Erst im Juni überlässt man es sich selbst. Im Monat Oktober ist es zum Schnitt reif, und dann beginnt auch die Fabrikation des Zuckers, die bis auf die neueste Zeit auf den einzelnen Plantagen selbst geschah und in der Regel 2 bis $2\,^1/_2$ Monate, also bis in den Monat Dezember, dauert.

Dazu wird das Rohr nach dem Siedehaus gebracht und dort auf mechanischem Wege unter die Pressrollen geführt, welche früher meistens durch Maulthiere getrieben wurden, jetzt aber grösstentheils Dampfkraft besitzen. Unter diesen Rollen sondert sich der Saft von der „Begasse“ (so wird das ausgepresste Zuckerrohr genannt) und läuft in ein Reservoir ab, von wo er durch ein System von Siedepfannen geleitet und bis zu einem gewissen Grade gereinigt wird. Hat der Zuckersaft diese Siedekessel passirt, so wird er erkalten gelassen und dann in Tonnen mit siebartigen Boden gegossen, in welchen sich die Melasse von dem reinen krystallinischen Zucker absondert und in ein eigenes Gefäss abläuft; auch werden zu dieser Sonderung neuerdings Zentrifugalsiebe angewendet. Ist diese Prozedur beendet, so wird der Zucker in Fässer gepackt und nach New-Orleans oder New-York gesandt, wo er noch in den grossen Raffinerien einer vollständigen Reinigung unterworfen wird, bevor er in den Handel gelangt.

Zur Bearbeitung der Plantagen bedarf man eines Negers für je 7 Acker (2,8 Hektar), dessen Arbeitsleistung mit nicht mehr als 18 Dollar per Monat und freier Wohnung bezahlt wird. Zwei Dritttheile dieses Lohnes, in Raten getheilt, erhalten die Neger am Ende eines jeden Monats, das letzte Dritttheil am Ende des Jahres. Die Arbeitszeit beträgt 12 Stunden per Tag, die sich jedoch in der Periode der schweren Fabriksarbeit auf $8^1/_2$ Stunden verringert; kommt Nachtarbeit hinzu, so erhalten die Neger noch 50 Cents mehr. Die Negerinnen, welche dieselben Feldarbeiten wie der Mann, mit Ausnahme des Kanalgrabens, zu besorgen haben, erhalten per Tag nur 50 Cents. Der Neger geniesst überdies häufig noch die Benutzung eines Gartens und eines Stückchens Feld, auf welchem er Mais und Gemüse anbauen kann.

Diese Bezüge wären für das Leben des Negers vollkommen ausreichend, wenn ihm Sparsamkeit und Ordnung nur einigermassen bekannt wären. Allein er huldigt „noblen Passionen", unter denen der Whisky die Hauptrolle spielt. Nachdem die Pflanzungen häufig weit von jeder Städteansiedelung entfernt liegen, so befindet sich in jedem Neger-„*Camp*" ein „*Store*" (Kaufladen), welcher die Arbeiter der Plantage mit Werkzeugen, Kleidern, Lebensmitteln, Sardinen, Whisky und Brandy mit inbegriffen, versorgt. Diese Stores sind natürlich ausschliesslich in den Händen der Weissen, und nicht selten ist es der Pflanzer selber, der neben seiner Pflanzung auch das Storegeschäft versieht und daraus ganz bedeutenden Vortheil zieht.

Der Neger erhielt bisher in vielen Fällen den ihm zukommenden Lohn nicht baar ausbezahlt, sondern an dessen Stelle ein „Arbeits-*Ticket*", auf welchem die Anzahl seiner Arbeitstage und die Summe des ihm dafür zukommenden Lohnes verzeichnet sind. Dieses Ticket tauscht der Neger nun in dem Store gegen eine Anzahl von Geldmarken von je 1 Dollar, 50, 25 und selbst 10 Cents um, welche während der Woche beim Einkaufe der Lebensmittel in dem Store wieder als Münze dienen. Die nicht ausgegebenen Marken werden in dem Store, wie oben erwähnt, theils am Ende eines jeden Monats, theils am Ende des Jahres gegen baares Geld umgetauscht. Die Ersparnisse betragen in der Regel nicht viel, denn mehr als zwei Dritttheile des Gesammtverdienstes wandern in die Kasse des Stores, des Kramladens.

Dieses in England unter dem Namen „*truck system*" bekannte Verfahren ist in den gesammten Südstaaten weniger in den Zuckerplantagen, als in den Baumwoll- und Reispflanzungen vielfach eingeführt und verhilft den Plantagenbesitzern nicht selten zu grossen Reichthümern, während es gleichzeitig ihr Betriebskapital auf

ein Minimum reduzirt. Wohl wird unter diesem System der Neger gewaltig ausgesaugt, allein dort, wo diese Stores nicht vorhanden sind, kommt er aus dem Regen in die Traufe: er fällt den Juden in die Hände, und man darf nicht glauben, dass der Jude in den amerikanischen Südstaaten weichherziger und edler geworden sei, als er es in Polen und Russland war.

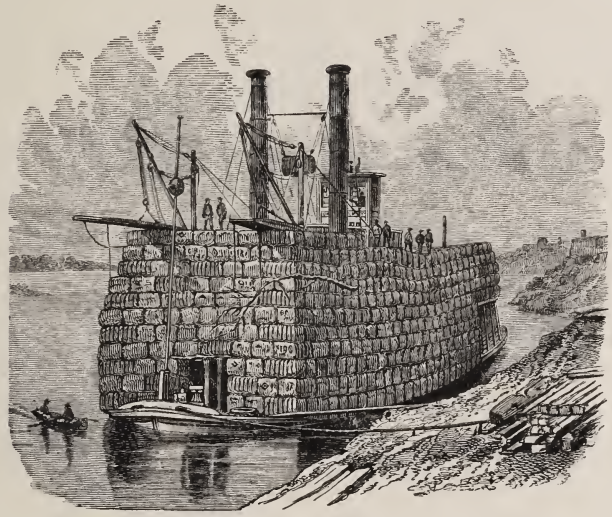
Dem europäischen Ansiedler bietet Louisiana unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Vortheile dar, und derjenige, der über einige Tausend Dollars Kapital verfügt, kann binnen wenigen Jahren ein reicher Mann werden. Bei Zuckerrohrplantagen braucht man nicht Jahre hinaus auf den Ertrag zu warten, sondern er ist unmittelbar und so bedeutend, dass er dem europäischen Landwirth geradezu fabelhaft erscheinen muss. Grössere Zuckerplantagen, z. B. solche über 1000 Acker (400 Hektar) liefern einen Ertrag von Zucker und Melasse im Werthe von ca. 100000 Dollars, wovon die Hälfte gut als Gewinn zu betrachten ist.

Nun beträgt jedoch der Marktpreis einer solchen Plantage etwa 200000 Dollars, und man sieht also, dass man das verwendete Kapital in drei bis vier Jahren vollständig hereinbringen kann, vorausgesetzt, die Ernten sind günstig. Ueberdies ist es ja oft nur erforderlich, kaum ein Zehntel des Kaufpreises baar zu erlegen.

Der Acker fruchtbaren Landes ergiebt bei mittlerer Ernte ein Hogshead (1300 Pfund) Zucker und zwei Fässer Melasse, welches Erträgniss sich jedoch bei guten Ernten beträchtlich höher stellt.

Die Zuckerplantagen waren ein Jahrzehnt nach dem Sklavenkriege zu wahren Spottpreisen zu haben, und Alle, die damals Käufe machten, wurden in wenigen Jahren reich. In den letzten Jahren stiegen jedoch diese Preise

um ein Beträchtliches. Kapitalisten von New-York und St. Louis legten ihre Gelder in diesen wahrhaftigen Goldgruben an und bringen mit ihren Familien den Winter in Louisiana zu, was dem ehemaligen Sklavenstaate nicht wenig zu Gute kommt. Bisher galten 200 Acker (à 40,5 Ar) als das Minimum einer Plantage, die im Stande war, eine eigene Zuckerfabrik zu erhalten. Neuerdings versucht man es mit dem Parzelliren der grossen Plantagen und



Ein Baumwolldampfer.

trennt den Bau des Zuckerrohrs von der Zuckerfabrikation, eine Einrichtung, welche der ganzen Zuckerkultur entschieden förderlich ist. Die Arbeit ist getheilt, und der Pflanzer kann seine Thätigkeit vollständig den Plantagen widmen, während zur Fabrikation des Zuckers grössere Etablissements entstehen, welche, mit den nöthigen Maschinen und besten Apparaten versehen, das Rohr besser auszunutzen verstehen und besseres Produkt auf den Markt bringen.

Durch die Parzellirung der Plantagen wird es überdies auch dem minder bemittelten Ansiedler ermöglicht, fünfzig oder mehr Acker sehr guten Landes um 500 bis 800 Dollars zu kaufen, während der Ankauf der Werkzeuge, Maulthiere etc. sich auf einige Tausend Dollars beläuft, die er jedoch in wenigen Jahren reichlich wieder einbringt.

XI.

Eine Reispflanzung.

Auf dem der Magnolia Plantation gegenüberliegenden Ufer des grossen Stromes hatte ich auf unsern häufigen Ausflügen ein kleines niedriges Planzerhaus wahrgenommen, das an der äussersten Südgrenze des Festlands gelegen war. Mit dem Fernrohr konnte ich über den Fluss hinüber nur ein kleines Gärtchen entdecken, und auch die „*Quarters*“ d. h. die Wohnungen der Neger schienen halb verlassen. Die ganze Umgegend hinter dem Mississippidamm zeigte nicht die geringste Kultur; weder Baum noch Strauch war darauf zu sehen, und der ferne Horizont verschwand in der erhitzten, zitternden Luft — unbestimmte Grenzen annehmend. Dort drüben lag eine Reispflanzung. Man war eben daran, die Stoppeln auf den Feldern abzubrennen, und dichte Rauchsäulen stiegen täglich hinter der Levee empor, vom Winde nach allen Richtungen zertheilt. Eines Tages hatte der Brand aufgehört. Das Wetter war schön und klar, und so wurden denn Herkules, der schwarze erfahrene Bootsmann, und seine gewöhnlichen Matrosen in das grosse Boot beordert, um uns hinüber in die Plaquemine Parish zu rudern. (Der Staat Louisiana ist nämlich nicht, wie die andern Unionsstaaten, in Grafschaften,

sondern nach altenglischer Sitte noch in „*Parishes*“ oder Kirchspiele eingetheilt.) — Eine derartige Fahrt über den reissenden, von den grossen transatlantischen Dampfern und Dreimastern in hohe Wellen gepeitschten Strom ist keine leichte Aufgabe und wird auch nur selten unternommen. Es gilt den grossen Schiffen und den tückisch unter der Oberfläche einhertreibenden Baumstämmen auszuweichen, Wirbel zu passiren, Wellen zu pariren; die Schiffer müssen hart stromaufwärts rudern, um nicht von der Strömung fortgerissen zu werden. Die Gefahr des Umkippens ist stets vorhanden. Unsere ebenholzschwarzen Ruderer, kaum mit einem Lendenschurz bekleidet, waren für ein derartiges Bad nicht nur eingerichtet, es hätte den schmutzigen Gesellen sogar wohl bekommen; doch uns wäre es entschieden unangenehm gewesen. Herkules, der wegen eines Streites mit dem Aufseher offenbar tolle Absichten hatte, wurde durch ein rothseidenes Taschentuch, das ich ihm anbot, milder gestimmt, und es bedurfte in der That seiner ganzen Liebe zu dem hellfarbigen Zeuge, um uns über den Strom hinüberzubringen. Erst wenn man auf den schmutzig gelben Wogen in einem kleinen Nachen einhertänzelt und die fernen Dämme zu beiden Seiten jede Aussicht auf die Pflanzungen versperren, lernt man die Grösse und Breite des Mississippi schätzen. Wir brachten weit über zwei Stunden damit zu, von einem Ufer an das andere zu gelangen, und kamen todmüde, von der Strömung weit unterhalb des beabsichtigten Zieles hinausgetrieben, jenseits an.

Auf der tiefen, von Kanälen durchzogenen Plantage war man eben daran, die ersteren von Unkraut zu reinigen und die Felder zu pflügen, wobei die Maulthiere ihre Hufe in grossen ledernen Schuhen stecken hatten, um nicht in den feuchten weichen Humusboden einzusinken. Ausser den höchst sinnreich angelegten Wasserschleusen war nun allerdings nichts Bemerkenswerthes zu sehen, und so bat

ich den Pflanzer, uns den ganzen Prozess der Feldarbeiten zu erzählen.*)

Das Pflügen wird bis zum Februar oder März fortgesetzt, worauf das Eggen beginnt, um den Boden gehörig zu zerkleinern. Ein Mann und ein Maulthier eggen per Tag etwa 8—10 Acker (3,2—4 ha). Ist dies geschehen, so werden Furchen in den Boden gezogen, die zur Aufnahme des Samens dienen. Damit beginnen die pittoresken Processionen der Negerinnen durch die Felder. Die schwarzen Guineaweiber mit dicken Lippen, dummen Gesichtern und plumpen Gliedern, kaum mit einem lose von den Hüften bis zu den Knieen hängenden Röckchen bekleidet, tragen den Samen in ihren Schürzen oder in kleinen Körben und säen ihn mit der Hand in die Furchen. Die Quantität Samen per Acker (0,4 ha) beläuft sich auf $2^1/_2$ Bushel (90 l). Den Negerinnen folgen die „*Coverer*", die mit rohen, aus einem Stückchen Bret mit durchgestecktem Stiel bestehenden Werkzeugen den Samen bedecken und die Erde darüber etwas ebnen. Einige Pflanzer lassen den Samen unbedeckt.

Sobald die Felder besäet sind, werden die „*trunks*" (Schleusen) geöffnet und die ersteren unter Wasser gesetzt. Diese „*trunks*" sind von eigenthümlicher Construktion. Sie bestehen aus einem hölzernen Kasten, welcher horizontal

---

*) Die Reiskultur war seit jeher eine der bedeutendsten Erwerbsquellen des amerikanischen Südens, besonders der Staaten Südcarolina, Louisiana und Georgien. Im erstgenannten Staate waren vor dem grossen Sklavenkriege nicht weniger als eine Million Acker (ca. 400 000 *ha*) Reisland in Kultur. Heute ist freilich nur ein Viertel dieser Ländereien in Verwendung, doch es deuten schon alle Anzeichen auf das Wiederaufblühen dieser einstens so einträglichen Kultur. Im Jahre 1850 produzirte der amerikanische Süden 108 Mill. *kg* Reis und selbst 1860 noch immer 95 Mill. *kg*. Aber dann kam der Krieg, und Südcarolina, das vorher allein 60 Mill. *kg* exportirt hatte, war 1870 auf 16 Mill. *kg* gesunken, während Georgien in demselben Jahre 11 Mill. *kg*, Louisiana 8 Mill. *kg* produzirten.

in den, Fluss und Feld separirenden Damm eingesetzt ist. An beiden Seiten sind Schleusenthore, die vom Damme aus gehoben werden, aber sich auch gleichzeitig an horizon-

Eine Reisplantage: Abladen der Reisbarken.

talen Angeln nach auswärts drehen können. Soll das Feld überschwemmt werden, so wird das dem Fluss näher stehende Schleusenthor in die Höhe gehoben, und der Druck des

Wassers, das nun durch den Kasten strömt, öffnet das innere Thor von selbst und hält dieses so lange offen, bis

Eine Reisplantage: Negerwohnungen.

das Feld überschwemmt ist. Wird dann das Aussenthor wieder herabgesenkt, so hört der Wasserstrom auf, und das Innenthor fällt von selbst zu. In derselben Weise wird das überschüssige Wasser wieder abgelassen.

Maulthierschuhe.

Man kann sich vorstellen, mit welchen Mühen die Herstellung und Instandhaltung der „*trunks*“ verbunden ist. — Jede Schleuse kostet etwa 100 bis 120 Dollars und muss nothwendigerweise, wenn einmal angefangen, in ununterbrochener Arbeit hergestellt werden. Würde man sich z. B. mit dem Graben

der Vertiefung in dem Damm verspäten, so würde die binnen sechs Stunden wiederkehrende Fluth durch den Graben in die Felder eindringen und die ganze Pflanzung zerstören, da der Reis das Salzwasser des Meeres nicht verträgt und nur mit süssem Flusswasser gespeist werden kann; deshalb sind auch die an den oberen Flussläufen gelegenen Plantagen viel besser als jene, welche nahe den Flussmündungen liegen, da in diese letzteren die Meeresfluth häufig eindringt und die Pflanzer solcher Plantagen eigene Süsswasserreservoirs zur Bewässerung derselben anlegen müssen. Das Wasser für diese von 100 bis 500 Acker (40 — 200 ha) grossen Reservoirs muss manchmal durch 20 Meilen (30 km) lange Leitungen herbeigeführt werden und erfordert die grösste Aufmerksamkeit, da bei anhaltendem Regen Dammbrüche nicht selten vorkommen. Täglich werden die Dämme inspicirt, und jede noch so klein scheinende Lücke wird sofort ausgebessert, da die Vernachlässigung derselben nicht nur häufig die Zerstörung der Felder, sondern auch der Pflanzerwohnungen und der „*Quarters*“ (der Negerquartiere) herbeiführen würde. Manchmal bersten die Dämme auf 30—60 m Länge plötzlich, wie durch ein Erdbeben erschüttert, und die Fluthen ergiessen sich mit furchtbarer Gewalt über die Plantagen.

Die erste Inundation der Reisfelder, nachdem der Samen gesäet ist, wird die „*sprout flow*“ (die Sprössling-fluth) genannt und bleibt gewöhnlich etwa vier Tage auf den Feldern stehen, bis der Samen zu keimen anfängt. Aber dann muss das Wasser sofort abgelassen werden, wenn die Keime nicht sterben sollen. Ist zu dieser Zeit zufällig Hochwasser im Flusse und der Wasserspiegel dort höher als jener in den Feldern, dann — ist die Ernte dahin, die Saat verloren, denn an ein Auspumpen ist bei so grossen Wassermassen gar nicht zu denken. Ist diese Gefahr glücklich vorüber und sind die Keime über den Boden

heraus, dann entstehen ihnen sofort neue Feinde in den Vögeln, dem Kornwurm und dem hässlichen, schwarzen Reiswurm, die manchmal furchtbare Verwüstungen auf den Feldern anrichten. Die einzige Waffe gegen diese Feinde ist wieder das Wasser. Aber sollte der Fluss salzig sein und sind die Reservoirs, wie es häufig vorkommt, trocken, so gibt es gegen die Zerstörung der Felder keine Hilfe.

Nach der „*sprout flow*“ bleiben die Felder trocken, bis sie sich wie mit einem grünlichen Reif überziehen, der jedoch nur aus den dünnen, geraden, nadelgleichen Blättern der Reispflanzen besteht. Dann ist die Zeit für die „*Stretch flow*“, die zweite Inundation, gekommen, die dreissig bis vierzig Tage auf den Feldern bleibt. Sind die grasartigen dünnen Blätter genügend lang geworden und schwimmen seegrasgleich auf dem Wasser, so wird die Fluth wieder abgelassen.

Das Ausjäten des Unkrauts nimmt die ganze Zeit bis zum Monat Mai in Anspruch. Mit diesem kommen auch die Hitze und die den ausgedehnten Reissümpfen entspringenden Miasmen. Dann muss der Pflanzer mit seiner Familie die Plantagen verlassen, um in höher gelegenen Gegenden dem argen Fieber zu entgehen, welches hier gar manche Opfer findet. In früheren Zeiten, wo der Neger einen Theil des Pflanzereigenthums bildete und theils aus Humanität, vielmehr aber aus Politik sehr gut gehalten und genährt wurde, war die schwarze Rasse von den Malariafiebern viel weniger heimgesucht als die weisse. Aber jetzt, wo diese armen Geschöpfe sich selber überlassen sind, wüthet das Fiebergespenst unter ihnen noch ärger als unter ihren Herren und Meistern. Sie sind auch in der That mit ihrem Schicksal viel weniger zufrieden als einst, so lange sie noch Sklaven waren, und gar oft hörte ich sie selber die „*Old Slavery Times*“, die „gute alte Sklavenzeit“, herbeiwünschen. Arme Neger!

Nach der Stretchflow folgt eine Periode von fünf bis sechs Wochen trockenen Wuchses, bis die Fruchthülsen hervorzutreten beginnen. Dann ist die Zeit für die „*harvest flow*", die „Erntefluth", gekommen. Das Wasser bleibt wieder an sechs Wochen auf den Feldern stehen, bis der Reis die Anzeichen der Reife trägt.

Damit beleben sich die grossen Plantagen wieder auf's Neue mit Menschen und Thieren. Mit der grössten Regelmässigkeit stellen sich in der letzten Hälfte des September die Reisvögel, kleine, zierliche, fette Dingerchen, in ungeheueren Schwärmen aus dem Norden kommend, in den Reisgegenden ein und richten hier schreckliche Verwüstungen an. Manchmal zerstören sie nicht weniger als 40—60% der ganzen Ernte. Mit ihren scharfen, spitzen Schnäbeln öffnen sie die Hülsen und saugen aus ihnen jene milchige Substanz, welche sie enthalten, bevor die Körner ganz reif geworden sind. Dadurch werden aber diese letzteren ganz ungeniessbar, und der Pflanzer und seine Aufseher sind deshalb den ganzen Tag über auf den Feldern, um die Vögel zusammenzuschiessen oder doch zu verscheuchen. Zu Hunderten werden die fetten, delicaten Thiere auf der Tafel des Pflanzers servirt und gewähren also zum mindesten dadurch einige Entschädigung für den von ihnen angerichteten Schaden.

Der Reis wird von den Negern mit eigenen Werkzeugen, den sog. „*rice hooks*" (grossen krummen Sicheln) geschnitten und gleich in Garben gebunden. Leider kommen im August gewöhnlich heftige Regengüsse, die gar häufig dem Pflanzer den Spass verderben. Ist jedoch das Wetter schön, dann eilt Alles in die Felder, und Weiber und Kinder sind eifrig damit beschäftigt, die schönen goldgelben Pflanzen geschickt in Garben zu binden, die von den Negern nach den Scheuern getragen werden. Sind diese letzteren zu

weit entfernt, so werden die Garben auf flache Boote zusammengetragen und in den Wasserkanälen nach dem Pflanzerhof gerudert. Dann bieten die Reisplantagen in der That einen reizend schönen, pittoresken Anblick dar, der uns an die südlichen Scenen von Egypten erinnerte: Der blaue, klare Himmel, die goldenen, weiten Felder, von Kanälen durchzogen, landeinwärts ein dunkler Wald von hohen schattigen Bäumen, zwischen welchen man das Haus des Pflanzers und das Negerdörfchen, *„the Quarters"*, mit seinen kleinen weissen Häusern sehen kann; jenseits der breite, durch Dämme geschützte Strom, auf welchem stattliche Dampfer und Segelschiffe entlang fahren; auf den Feldern die Negerinnen in ihren kurzen, hochaufgeschürzten Röcken, die Männer mit einer kurzen Hose nothdürftig bekleidet. In der Nähe des Gehöftes im Freien sind ein oder zwei Dutzend Aethiopier mit dem Dreschen der Garben beschäftigt, oder man hört das Klappern der Dreschmaschine, die auf vielen Plantagen das Handdreschen ersetzt hat.

Das Reisstroh wird häufig wie Heu in Ballen gepresst und als Futter verwendet, während die Reiskörner auf Schiffen geradeso wie Tabak und Getreide nach den in Amerika allgemein eingeführten *„Elevatoren"* (Mammuthspeichern) kommen; dort bleibt die Reisernte zur Verfügung des Pflanzers, bis er das *„Milling"* und *„Pounding"* anordnet. Dazu werden die noch losen Reissäcke nach den Mühlen gebracht, und ihr Inhalt einer durchgreifenden Reinigung unterworfen.*)

---

*) Der Reis wird hiebei vermittelst des *„sand screen"*, einem System von Sieben verschiedener Gattung, von allen fremden Substanzen, Sand, Grassamen u. s. w., befreit. Zunächst wird er unter dem Mühlstein von der Hülle befreit, die auf dem *„shaker"* vermittelst eines starken Luftzuges in einen eigenen Raum weggeblasen wird, während die Reiskörner abwärts in die sog. *„ground rice bin"* fallen. Von hier wird der Reis in Mörser vertheilt und durch Stossen von der schwarzen Kruste befreit, die sich stets zwischen der

Immerhin bleibt die Reiskultur sehr mühsam und nur selten einträglich, so dass man sich über den Muth und die Ausdauer der Pflanzer wundern muss.

Hülse und dem Korn befindet. Dieser *„pounding“* Process nimmt gewöhnlich ein bis zwei Stunden in Anspruch. Ein zweites System von Sieben befreit den Reis von dem schwarzen Mehl der Kruste und sortirt die Reiskörner je nach ihrer Grösse. Diese einzelnen Sorten gehen nun durch eine Art rotirender Trommeln, in welchen sie „gebürstet“ oder „polirt“ werden, und fallen aus diesen durch Röhren direkt in die Verpackungsfässer, in welchen sie in den Handel gelangen. — Neben New-Orleans ist Charleston, die Hauptstadt von Südcarolina, ein Hauptstapelplatz für Reis, und es gelangen dort alljährlich zwei- bis dreimalhunderttausend Fässer Reis zur Ausfuhr.

XII.

Frauenleben im Lande der Creolen.

Das Land der Creolen ist noch weniger in bestimmte, klare Grenzen zu fassen als der Orient. Von letzterem weiss man, dass er beiläufig dort anfängt, wo die europäische Cultur aufhört, und beiläufig dort aufhört, wo Indien anfängt. Aber welcher Nation gehören die Orientalen an? Man kann sie in Europa, in Asien, in Afrika finden — sie können Christen, Mohamedaner, Juden sein — und doch ist der Begriff Orientale nicht ganz klar darzulegen. — Mit den Creolen ist es noch viel ungewisser. An der Ostküste Afrikas wie an der Westküste von Südamerika, in Westindien wie in Mexiko und Nordamerika giebt es Creolen. Aber sie bleiben doch ein ethnologisches Räthsel. Die Einen sagen, sie wären Franzosen, in Westindien geboren, die Anderen, es wären Spanier. Die Dritten endlich behaupten, sie wären geborene Amerikaner, deren Vater oder Mutter in Europa gebürtig war. In Amerika nennt man Creolen alle Louisianer von lateinischer Abkunft. Die deutschen Journale in den Küstenländern des mexikanischen Golfes behaupten, es gäbe ebenso gut deutsche, wie französische und spanische Creolen. Die Franzosen auf Mauritius und Bourbon und die Neger auf

San Domingo nennen sich auch Creolen. So kann denn eine Creolengesellschaft aus allen Nationen und Rassen, aus Weissen und Mestizen und Quadronen und Negern zusammengesetzt sein. Sie sprechen alle Sprachen, sie verstehen einander nicht und sind doch Alle Creolen. Die Einen sprechen französisch, aber der Franzose versteht sie nicht — die Anderen spanisch, aber der Spanier versteht sie nicht.

Man kann also die Creolen weder nach Rasse, noch Sprache und Abstammung definiren, ohne auf Widerspruch zu stossen. Es giebt nur ein Kennzeichen, woran man sie Alle erkennen kann. Ihr Wesen, ihr Charakter, ihr Benehmen. Diese Zeichen sind untrüglich. In Louisiana, auf Cuba, in Guadeloupe — wohin man auch gehen mag, überall wird man den Creolen aus Hunderten herausfinden. Der Ausländer, der nach jenen Ländern kommt, um dort zu wohnen, kann niemals zum Creolen werden und niemals ihre Sprache erlernen. Er wird Creolenwörter gebrauchen, aber creolisch wäre es doch nicht. Sein Teint wird von der Sonne des Südens gebräunt werden, er wird theilweise das nachlässige Wesen der Creolen annehmen, aber die vornehme Nonchalance, das Sichgehenlassen, die Ruhe, die äusserlich das Feuer im Innern verschleiert, wird er niemals lernen. Er kann vornehm, liberal, gastfreundschaftlich werden, aber nie wird er die Grazie und Eleganz erlernen, mit welcher der Creole die Vornehmheit äussert und die Gastfreundschaft anbietet. Man sagt, die Amerikaner seien durchweg Souveräne, vom Präsidenten bis zum Lohndiener. Aber um ein kleines Beispiel anzuführen: der letztere weist das Trinkgeld, das man ihm anbietet, zurück und beruft sich auf sein freies Bürgerthum. Der schwarze Creolensklave hingegen, der uns auf Cuba die Schuhe reinigt, nimmt die wenigen Sous, die wir ihm reichen, mit grösserer Würde entgegen, als der Amerikaner zeigt, indem er sie zurückweist.

Von dem amerikanischen Norden auf dem Mississippi herabkommend, betritt man zuerst in New-Orleans Creolengebiet, und nicht nur das, sondern sogar die Hauptstadt des letzteren. Seit seinem Bestande wurde New-Orleans, die Königin des Mississippi, die Hauptstadt von Louisiana, auch als die Metropole des Creolenthums angesehen. Doch hat es damit bald ein Ende. Die Ursache davon war der Secessionskrieg, der den Sklaven, diesem werthvollsten Besitzthum der Creolen, die Fesseln sprengte und die Pflanzer dadurch ihres Reichthums beraubte. Die Ländereien ohne Sklaven fielen auf ein Dritttheil oder ein Viertheil ihres Werthes herab, und die vielen Millionäre, die es unter den Creolen gab, wurden zu nicht viel mehr als zu Bettlern. Darum hat sich das Creolenthum auch aus den vornehmen Theilen von New-Orleans zurückgezogen. Es wohnt noch im französischen Viertel der Stadt, es vegetirt noch in einzelnen Gegenden von Louisiana. Einstens war Louisiana eine Hölle für die Sklaven, aber ein Paradies für die Weissen. Nun ist die Hölle verschwunden, aber sie hat auch das Paradies mit sich gerissen.

In den Strassen, in dem Aussenleben von New-Orleans sucht man deshalb die Creolin vergebens. — Die stolzen Damen, die einst auf ihren Plantagen wie Fürstinnen thronten und während der Karnevalszeit nach der Hauptstadt kamen, sie sind entthront und zeigen sich wenig mehr in der Gesellschaft. Mit ihren Sklaven haben sie ihr Alles verloren. Die Sklaven waren es, welche die Pflanzersfrau zur Fürstin machten, die nur regieren und über Leben und Tod ihrer Unterthanen gebieten, aber nicht arbeiten konnte. Die Republik hat sie entthront.

Dennoch wollte ich das Creolenleben in New-Orleans aufsuchen. In den Strassen fand ich wenig. Wohl sah ich manchmal in den französischen Märkten oder an Sonnabenden auf dem Korso der Stadt, der Kanalstrasse, ein-

zelne junonische Gestalten. Ihre Toiletten waren dunkel — vielleicht von feinem Schnitt und Stoff, aber, wie es mir schien, nachlässig angelegt, und ich glaubte an ihnen jene frische, leichte Eleganz zu vermissen, welche die Franzosen mit „*Chic*“ so treffend bezeichnen. Ihre Füsschen, zart, wohlgeformt, klein, mit kokettem hohen Rist — ihre Schuhe nach französischem Schnitt — ebenso kokett und zart. Allein sie hatten in der Regel schon längst den — Reiz der Neuheit eingebüsst. Aber die Gestalten selbst! Hoch, üppig, wohlgeformt, mit Büsten einer Venus. Es war offenbar: sie hatten Alles verloren, aber das Beste war ihnen doch geblieben: ihre Schönheit. Ein unsagbarer Reiz, eine gewisse Trauer war über ihr ganzes Wesen ausgebreitet. Sie schienen den Gedanken an ihre verlorene Sache ebenso wenig wie diese selbst aufgegeben zu haben. Ob auf der Promenade oder im Café oder im Park der Musik lauschend, bleiben sie stumm und meiden mit einer gewissen stolzen Zurückhaltung die Amerikaner, — die Yankees und Carpetbaggers.

Ihr ganzes Wesen erweckte mein Interesse in hohem Grade. Ich bat meinen Gastfreund, mich in die Creolengesellschaft einzuführen. Die Gelegenheit war günstig, denn wir waren mitten im Karneval. Sonderbarer Karneval bei drückender Februarhitze! Die Bäume prangten im vollsten Blüthenschmuck, und die vornehmen Häuser der Rampart- und Esplanade-Street waren schon ganz zwischen dem Grün der Bäume verborgen. Das ist der Februar des Südens.

Ich hatte die Bitte um Einführung in die Creolenkreise schon vorher an mehrere mir bekannte Persönlichkeiten der Stadt gerichtet — allein die Einen, insbesondere die Anglo-Amerikaner, hatten mir ausweichend geantwortet, und die Deutschen lachten mir in's Gesicht und sagten, es gäbe keine Creolen mehr! Erst nachher erfuhr ich, dass

die Amerikaner (wie man kurzweg die aus dem Norden, aus New-York, Pennsylvanien und dem Westen Eingewanderten bezeichnet) von den Creolen wie das Feuer gemieden werden, und dass sich selbst die Besten unter ihnen vergeblich bemühen, in ihre Gesellschaft zu gelangen.

Ich erhielt endlich die gewünschte Einladung zu dem vornehmsten Creolenball der Stadt. Man hatte mir von vornherein alle Illusionen geraubt, denn kurz vorher hatte ja die schrecklichste Gelbfieber-Epidemie hier gewüthet, und viele Tausende von New-Orleans waren in Trauer. Dennoch gab es einen Karneval. Im Sommer der Würgengel, im Winter Prinz Karneval, im Sommer Tod, im Winter Leben! Das ist der Lauf der Dinge im Süden — ob nun in Europa oder Amerika. Der Ballabend kam. In geborgten — selten in eigenen — Equipagen kam die alte französische Colonialgrandezza herangerollt. Comitémitglieder, mit Bändern und Kokarden, empfingen die Ballgäste an der Thür und machten die Honneurs in einer Weise, wie man sie an europäischen Höfen, nicht aber in einer amerikanischen Stadt erwartet hätte. Und noch überraschender war der Eindruck, den man im Saal selbst empfing. Man sah, dass die alte Noblesse, welche die Familien der einstigen Colonial-Würdenträger mit nach Louisiana gebracht, wohl viel an Glanz, aber nichts an ihrem Wesen verloren hatte. Zeremonienmeister versahen den Dienst des Vorstellens und der Anordnung der Tänze. Es war der erste Ball in Amerika, bei welchem ich sämmtliche Herren in vollem Abendanzug sah. Die Damen waren in so auffallend reichen und schönen Toiletten, so modern und geschmackvoll gekleidet, dass man den Pariser Ursprung der letzteren nicht verkennen konnte. Es ist vielleicht die einzige Gelegenheit, wo man sich noch einen gewissen Glanz erlaubt, die einzige Nacht im Jahre, an der man das alte Regime mit seiner Herrlichkeit in die Gegen-

wart zurückruft, wo man das Creolenthum sehen kann, wie es war. Hier konnte man auch kennen lernen, warum die Schönheit der Creolinnen sprichwörtlich geworden. Vergeblich würde man anderswo auf so kleinem Raume so viele Schönheiten versammelt suchen. Sie waren nur gekommen, um zu tanzen und sich dem Vergnügen hinzugeben. Die schmachtenden, ernsten Gestalten, als die ich sie am Morgen gesehen, hatten sich in wahre Löwinnen der Gesellschaft verwandelt. Das Blut war in Wallung gekommen, sie waren in das Extrem ihrer gewöhnlichen äusseren Ruhe verfallen. Jung und üppig, zeigten sie sich hier im vollsten Glanze ihrer junonischen Schönheit. Kaum, dass sie sich Rast gönnten. Sie hatten nur Sinn für den Tanz, und ihre leidenschaftliche Aufregung machte sie noch schöner.

Die Ruhepause kam. Erschöpft warfen sie sich nach den letzten Klängen des Orchesters auf die Ruhebänke, umringt von ihren Tänzern. Die Konversation begann, aber Alles, was sie sprachen, war der Tanz, Ball, Vergnügen, Unterhaltung. Anspielungen auf Literatur, auf irgend einen europäischen oder amerikanischen Autor oder Roman gingen spurlos an ihnen vorüber. Die Aussenwelt schien für sie ebenso wenig zu leben, wie sie für die Aussenwelt. Und diese Unwissenheit trugen sie mit einer Anmuth und wussten sie so angenehm zu machen und zu beschönigen, dass man schliesslich denken musste, es sei doch eine rechte Dummheit, wenn Frauen Bücher läsen oder irgend welche Wissenschaften lernten hier im Süden.

Bei den Frauen im Allgemeinen ist Belesenheit und Gelehrtheit doch auch nur Toilette — die Toilette des Geistes, wie die Kleider die Toilette des Körpers sind. Unschöne Frauen bedürfen beider — Frauen, wie die Creolinnen — keiner von beiden.

Ich erhielt von mehreren Familien Einladungen, die mir hochwillkommen waren. Der Ball ging seinem Ende entgegen. Die Herren spielten in den anstossenden Sälen an dem für Creolen unvermeidlichen Roulettetisch oder „*Rouge et noir*“ und das berüchtigte „Poker“. Für eine grosse Zahl der New-Orleanser Creolen ist das Spiel ihr einziger Lebensunterhalt, ihr einziger Zeitvertreib. Ich glaube, in keiner Stadt Amerikas wird so viel gespielt, wie in New-Orleans. Es ist begreiflich. Früher waren sie Meister ihrer Sklaven — das war Alles. Heute sind die Sklaven fort. Sie sind Herren, „Gentlemen“, geblieben und verabscheuen die Arbeit. Die Liebe und das Spiel sind ihr Zeitvertreib. Auf den Plantagen wurden sie grossgezogen. In der Wiege schon waren sie Meister und geboten so zu sagen über Leben und Tod ihrer Sklaven. Die Creolinnen sind gute, schwache, liebende Mütter, welche an ihren Kindern mit einer Inbrunst hängen, die an Anbetung grenzt. Der leiseste Wunsch wurde erfüllt. Ein Wink, und ein Dutzend Sklaven lagen dem kleinen Herrn zu Füssen. So wurden sie als Müssiggänger auferzogen. Kaum dass sie lesen lernten. Und in der That, es wird Manchem von ihnen noch heute schwer. Nun nahm ihnen der Krieg ihre einzige Stütze, ihren Reichthum. Konnten sie jetzt das Versäumte noch nachholen? Selbst wenn sie könnten, sie thäten es nicht, denn Arbeit ist ihnen ein Abscheu. Ihre Unwissenheit hielt sie von der Politik ferne. Fremde Yankee-Spekulanten kamen aus dem Norden, machten unter den schwarzen Sklaven für sich Propaganda und schlichen sich in alle Aemter, bis hinauf zum Staats Gouverneur, ein. Die Creolen wurden in den Hintergrund gedrängt. Was bleibt dieser Generation übrig, als — auszusterben? — Ihre Kinder werden besser sein.

Ich präsentirte mich an einem Nachmittage bei der Familie M..y. Die zwei Töchter waren auf dem Balle die

Schönsten der Schönen gewesen. Ihr „Palais“ stand in dem sogenannten französischen Quartier von New-Orleans. Armes Quartier St. Louis! Seine schönen Tage sind dahin! Die Strassen sind wie ausgestorben — ganze Häuserreihen ohne Bewohner — das Pflaster aufgerissen — Düngerhaufen und Mist mitten am Wege. Viele Häuser werden ohne Bezahlung an Bewohner vermiethet, nur damit sie nicht ganz verfallen! Hie und da in den besseren Strassen findet man noch Ueberreste des alten Glanzes, allein es ist dennoch das Faubourg St. Germain von Amerika.

Ein schwarzer Diener öffnete mir die Pforte. Als er den fremden Besucher sah, holte er rasch ein Paar geflickte weisse Handschuhe aus der Rocktasche und zog sie über seine schmutzigen Hände. Nachdem er meine Karte abgegeben, führte er mich in den Salon. Ich hörte Thüren öffnen und schliessen, Tritte und Stimmen, keifend schreiend, dann wieder flüsternd. Der Salon war einstens entschieden sehr reich und geschmackvoll möblirt gewesen. Aber gar viele Jahre mussten über diese Roccocomöbel, diese Gardinen und Teppiche hinweggegangen sein. Alte Bilder, meist Porträts, hingen an den Wänden. Die Tapeten waren alt, hie und da zerrissen. Auf dem Tisch stand noch Tafelgeschirr aus schwerem Silber, aber die Linnen warn nicht sauber. Auf einem alten Sofa lag ein Mieder und an der Thür stand ein Paar Damenschuhe. Kleider hingen auf den Stühlen. Ueberall herrschte eine gewisse Unordnung und Nachlässigkeit, die mir unter anderen Umständen gewiss ganz charmant und verführerisch vorgekommen wäre, die ich jedoch an dieser Stelle leider mit ganz anderen Augen betrachten musste.

Endlich erschien eine der Damen. Im Ballsaal war sie die schönste Blume des ganzen Bouquets von Schönheiten gewesen. Ich vermuthete mit Alphonse Karr, dass sie bei

sich zu Hause selbst ein Bouquet sein würde. Ich wurde enttäuscht. Dieselbe Nachlässigkeit, die sich im Hause zeigte, auch an ihr. Die Haustoilette war wohl für intime Verwandte, nicht aber für Fremde hinreichend, zumal ein wichtiges Kleidungsstück — es lag, wie bemerkt, auf dem Sofa — ganz fehlte. Die zweite Dame war sorgfältiger gekleidet. Sie trat später ein und hatte sich offenbar mehr Zeit gelassen. Ich blieb nicht lange. Selbst die grösste Schönheit kann unbehaglich werden, wenn sie — sich unschön zeigt.

Ich hörte allgemein, die Creolinnen besässen ein zänkisches Wesen und wären zu Hause unausstehlich und wahre Hausteufel. Ich kann natürlich davon nichts erzählen. Wie man in Louisiana behauptet, ist der Creole die Gemahlin seiner Frau. Er steht ganz unter ihrem „Pantöffelchen" und spielt im Ehestand eine sehr klägliche Rolle. Andererseits ist die Vorliebe der Creolen für Mulattinnen bekannt, und die Creolinnen sind im Ehestand in Bezug auf diesen Punkt eigentlich zu bedauern. Sind doch die Creolen die Stammväter einer neuen Menschenrasse: der Mulatten, der Quadronen und Oktronen.

Mit dem Aussterben der angestammten Pflanzerkaste werden auch diese Mischlinge seltener werden. Die Ehen zwischen Weissen und Negern sind im Süden verpönt, ja, werden sogar gerichtlich untersagt. Die Mulatten hingegen werden von beiden Rassen, von den Weissen sowohl, wie von den Negern, gehasst und gemieden. Selbst die schwarzen Plantagen-Neger sind stolz auf ihr „*pure Sang*" und zählen ihre Ahnen ebenso gut wie die Creolen. Sie sind ja selbst Creolen, wenn auch von anderer Farbe. Auch die Deutschen in New-Orleans, sobald sie dort geboren sind, nennen sich gerne Creolen, ähneln jedoch in ihrem Charakter wenig ihren französischen und spanischen Landsleuten. Sie bilden

jetzt das wohlhabendste Element der Stadt, nur sind sie nicht so zahlreich wie die Creolen des Quartier St. Louis.

Von New-Orleans aus durchstreifte ich zu wiederholten Malen die Plantagen-Regionen Louisianas, die abseits von den grossen Verkehrslinien gelegenen, von der Aussenwelt noch wenig berührten Bayous. In welchem Zauber, welcher Romantik erschienen mir diese Gegenden, als ich zum ersten Male die Werke eines Bernardin St. Pierre, Sealsfield und Gerstäcker las! Sie werden so selten besucht und so selten geschildert, dass jede Erzählung aus jenen Landen in Europa stets mit grossem Interesse aufgenommen wird. Auch heute sind die Plantagen ihrer Romantik nicht baar. Nur hat sich die grausame Nüchternheit auch hier schon ein wenig eingemengt.

* * *

Unter dem Schatten zweier alter hoher Magnolien ruht die Creolenherrin in einer Hängematte. Ihr langes Hauskleid fällt über diese herab. Sie raucht eine Cigarette, und die leichten Wölkchen verschwinden in dem dunklen Laub der Bäume. Ein Neger läuft, um ihr die Ankunft der Fremden zu melden. „Haho Diana! Ceres!“ — — — Die gerufenen Negerinnen kommen aus dem Hause gesprungen und helfen der Herrin aus dem „Hamoc“. Langsam schleppend, schreitet sie in das Haus und bewillkommnet uns. Die Hitze ist drückend, und man fühlt sich nur in den schattigen Räumen der alten Salons des Pflanzerhauses behaglich. Ueberall hohe Kamine, grosse Räume, alte Bilder, alte Möbel, wie in den Schlössern des französischen Feudal-Adels. Das beständige Alleinsein, die Hitze des Sommers, die Ruhe der ganzen Umgebung, — das Alles hat die Creolinnen melancholisch gemacht. Sie leben nicht, — sie vegetiren, und nur während der kurzen Saison in

der Stadt, während des Carnevals, leben sie auf. Sie lieben daher Besuche von Fremden, die ihnen Etwas von der Aussenwelt erzählen und ihre Träume von Paris, von der grossen, eleganten Welt Europa's nähren. Der Pflanzer, ihr Gemahl, ist draussen in den Feldern, — sie sind allein und sehnen sich nach Gesellschaft, nach Zerstreuung und Aufmerksamkeiten, die sie ja bei ihren Männern schmerzlich vermissen. Was Wunder, wenn die Gastfreundschaft auf lange Zeit ausgedehnt wird, wenn Tage, Wochen vergehen, ehe der Gast wieder fortgelassen wird?! —

Die Jugend der Creolinnen verblüht nicht so rasch, wie man es glauben würde. Sie reifen früh, aber bleiben lange Jahre im Vollbesitz ihrer Reize. Das einzige Zeichen ihrer überreifen Blüthe ist die Zunahme der Körperfülle. Ihr Gemahl ist ihnen häufig sehr gleichgültig, — er kümmert sich nicht um sie und läuft eher den jungen Negerinnen der Plantage nach. In der ersten Zeit ihrer Ehe sind sie eifersüchtig auf ihn, wie Löwinnen, aber das legt sich bald, und sie vergelten ihm ihre Vernachlässigung in ihrer Weise. Auf ihre Kinder verwenden sie hingegen ihre ganze Zärtlichkeit.

Selten kommt Besuch von den benachbarten Plantagen. Städte, Dörfer, Hotels u. s. w. giebt es hier nicht. Das Haus des Pflanzers und seine Tafel sind Fremden stets offen. In alten, verschossenen Staatskarossen mit reichem Geschirr, — Ueberbleibsel aus der Kolonialperiode, — kommen die Nachbarn angefahren. Die ganze Gesellschaft beobachtet ein gewisses Zeremoniell, eine gewisse Grandezza. Bei der Tafel wird man von Negern in weissen Handschuhen bedient, allein ihre Livrée zeigt häufig grosse — Blössen. Alles athmet Sinnlichkeit und Verfall. — — —

Auf Cuba, im Reiche der spanischen Creolen, wiederholen sich dieselben Verhältnisse, nur ins Spanische übertragen.

Der Sommer brennt uns hier noch heisser auf den Rücken, die Mosquitos stechen noch ärger, die Hotelwirthe sind noch grössere Räuber als in New-Orleans. Havanna lebt auf den Häusern, und die vornehmsten Wohnungen sind unter'm Dach. Marmor-Fussböden ohne Teppiche, Schaukelstühle, Möbel aus Rohrgeflecht und ein paar Tische bilden die Einrichtung der havannesischen Salons, in denen die Creolinnen hausen. Sie sind nicht so schön, wie ihre französischen Nachbarinnen, aber vergnügungslustiger, offener und freier. Am Tage leben sie in den Häusern, am Abend auf der Strasse und in den Gärten und Promenaden. Dort rauchen sie ihre Cigaretten und schlürfen ihre „*Jicarra*". Sie essen nur wenig und scheinen blos von Chokolade, „*Narangada*" und anderen Süssigkeiten zu leben. Auf der Promenade und im Salon kann man eine eigenthümliche äussere Kälte zwischen ihnen und den Männern wahrnehmen, als wären sie Alle auf einander böse. Die spanische Etiquette hat sich eben aus der Zeit der Conquistadores bis auf sie vererbt. Bei der Konversation scheint ein unsichtbares eisernes Gitter zwischen Mann und Frau zu schweben, und nur dem Fremden gegenüber zeigen sich die Creolinnen Cuba's offener, heiterer und koketter. Der Fächer ist ihre Waffe, ihr Spielzeug und ihre eigentliche Zunge. Wer die Sprache versteht, welche der Fächer spricht, der hat gewonnen. Ihre Geschicklichkeit darin wird selbst von der Spanierin nicht übertroffen. Sie sind, wie gesagt, nicht so schön wie ihre Nachbarinnen in Louisiana. Ihr Teint ist dunkler, ihr Körper nicht so stattlich, und dazu haben sie noch die hässliche Gewohnheit, Gesicht und Schultern in der abscheulichsten Weise mit einem aus Eierschalen präparirten Puder, „*Carcarilla*" genannt, zu pudern. Man kann sich kaum vorstellen, wie z. B. ein Tänzer nach einer „*Criolla*" oder „*Lanza*", — das sind die beliebtesten Carnevals-Tänze in Havanna,

— aussieht! Der weisse Puder, welcher sich bei schönen Europäerinnen mit dem Blüthenstaub einer Blume vergleichen liesse, nimmt sich auf den dunklen Gesichtern der Creolinnen abscheulich aus.

Auf Cuba sind die Creolen ebensowenig die dominirende Rasse wie in Louisiana. Sie waren es niemals. Die Cubaner und ihre Herren, die Spanier, hassen und meiden sich gegenseitig. Noch nie gelangten Creolen zu Regierungsstellen. Stets waren die „Fremden", die spanischen Einwanderer, dazu ausersehen. Wie in Louisiana, so nahm auch hier der Bürgerkrieg den Reichthum der Creolen weg und verwüstete die Plantagen. Etwas liess er ihnen aber: die Sklaven!

Das Schicksal der französischen Creolen ist entschieden. Sie werden von den Angelsachsen verdrängt. In Louisiana gehen sie zweifellos dem sozialen Untergange entgegen. Die gegenwärtige Generation war die letzte der echten aristokratischen Stammbewohner des Landes. Auf Cuba sind sie die Abkömmlinge der Eroberer Neu-Spaniens und haben mitunter das beste Blut Alt-Spaniens in ihren Adern. Aber sie werden, wie bereits erwähnt, in ihrer sozialen Stellung unterdrückt und gelangen niemals zu Aemtern. Sie müssen also Pflanzer bleiben und haben als solche dem spanischen General-Kapitän und der Regierung schweren Tribut zu zahlen, der ihnen ihren Reichthum raubt. Der Bürgerkrieg und die Aufstände der Neger zerstörten grossentheils ihre Plantagen, und die „Perle der Antillen", wie Cuba genannt wird, befindet sich in keinem beneidenswerthen Zustande. Trotzdem erhält sich das Creolenthum noch auf den Plantagen unverfälscht und unbeeinflusst durch die Neger, welche hier noch Sklaven sind. Ueberall dort, wo die Neger befreit wurden, haben sie der Creolengesellschaft ein rasches Ende bereitet. San Domingo, Haity und die französischen Kolonien Guadeloupe und Martinique sind hievon gute Beispiele. In den zwei erstgenannten Republiken wurden die Creolen

von den Negern ganz vertrieben, und in Martinique gehen sie gleichfalls ihrem Untergange entgegen.

Die Ursache davon sind — die Mulattinnen. Die Existenz derselben allein spricht deutlich genug von der Schwäche, welche die Creolen für die Negermädchen, ihre einstigen Sklavinnen, besassen. Die Frucht davon waren dunkelhäutige Schönen, welche mit der Körperfülle und Wärme ihrer Mütter doch Etwas von der Eleganz und der höheren geistigen Entwickelung ihres europäischen Vaters geerbt hatten. Erwiesen sich schon die schwarzen Mütter für die Creolen so verführerisch, so musste dies in Folge der in der That sehr bedeutenden Schönheit der Mulattinnen bei diesen noch mehr der Fall sein. So verdrängten denn diese Letzteren das eigentliche aristokratische Creolen-Element aus den Kolonien. Die weissen Damen bilden dort allerdings die erste, aber nur winzig kleine Gesellschaft, während die grosse Masse des weiblichen Geschlechts — dunkelfarbige Creolinnen sind. Nun halten sich die Letzteren vermöge ihrer höheren (wenn auch Bastard-) Geburt für viel besser als die niederen schwarzen Neger und verschmähen daher auch die Ehe mit ihnen. Sie blicken nur sehnsüchtig zu den weissen Creolen empor, die das gebildete, wohlhabende Element der Inseln bilden, denen es jedoch ihre gesellschaftliche Stellung niemals erlaubt, mit Mulattinnen legitime Ehen einzugehen. Dabei werden sie aber von den verführerischen Reizen dieser braunen Evastöchter hingezogen, sie suchen ihre Gesellschaft, und man kann sich deshalb leicht vorstellen, welcher Art das Frauenleben auf diesen Creolen-Inseln sein muss.*) Die Ehe ist unter diesen Geschöpfen eine Seltenheit. Sie bilden

*) Von je 400 Kindern auf Martinique werden nur je eins oder zwei in der Ehe geboren.

eine Gesellschaft für sich. Stets lustig, stets zufrieden, sehr genügsam, sehr mässig in Nahrung und Getränk, führen sie ein nach ihren Begriffen paradiesisches Leben, — nur der Koketterie und der Liebe gewidmet. Martinique ist ein Paradies voller Apfelbäume und Evastöchter, in dem aber der Erzengel mit dem flammenden Schwert niemals intervenirt. Die Weissen und die Mulatten meiden sich in der Gesellschaft wie im Privatleben und begegnen sich nur in den Geschäften. Die Mulattinnen dahingegen sind die Parasiten der Weissen. Ich könnte hier viel von dem ergötzlichen, aber gleichzeitig auch in sittlicher Beziehung sehr traurigen Leben auf Martinique erzählen, wäre hier der Ort dafür. Bedeutend besser ist das soziale Leben auf dem kleinen, den Dänen gehörigen St. Thomas, wo sich die beiden Menschenrassen zu ihrem beiderseitigen Glücke voneinander fern hielten. Ebenso auch auf der englischen Insel Jamaica, die in dieser Beziehung als Muster gelten kann. Ueberall, wo sich die Weissen mit den Negern und Indianern mischten, wie in Mexiko, Peru und Central-Amerika, neigten sich die Weissen den Sitten der niederen Rassen zu, ohne diese Letzteren um ein Bedeutendes auf ihre eigene Bildungsstufe emporzuheben. Leider gilt dies hauptsächlich in Bezug auf das Frauenleben, welches in jenen Ländern der Creolen auf sehr niedriger Stufe steht. Wohl tragen hierzu das heisse, ropische Klima sowie die Trägheit und absolute Abwesenheit jeder eigentlichen Thätigkeit und jedes Geisteslebens sehr viel bei, — aber der Hauptgrund davon liegt in den Mulattinnen und Quadronen. Würde der Creole die Stärke besitzen, sie zu meiden, dann würden seine Aussichten besser sein, als jetzt, wo sie den — Verfall bedeuten.

XIII.

Die Mündungen des Mississippi.

Auf sechzig bis siebzig Meilen unterhalb New-Orleans sind die beiderseitigen Ufer des grossen Stromes beinahe ohne Unterbrechung mit üppigen Gärten und Orangenhainen, mit Zucker- und Reisplantagen bedeckt. Nachher aber gelangt man in jenes ausgedehnte Delta-Gebiet, das selbst für die Reiskultur zu niedrig liegt und nicht mehr benutzt werden kann. Der Strom erweitert sich zu einem mehrere Meilen breiten See, und dieser ist auch das eigentliche Ende des Mississippi. Hier theilt sich derselbe nämlich in mehrere Arme, von denen sich der östlichste einige Meilen unterhalb dieser Theilung abermals in zwei Arme spaltet. Von Nordost beginnend, führen die Mündungen des Mississippidelta der Reihe nach folgende Namen:

„Pass à l'outre",
Nordost-Pass,
Südost-Pass,
Süd-Pass und
Südwest-Pass.

Quer vor den Mündungen dieser „Pässe" in den Golf liegen jene berüchtigten, aus dem Mississippischlamm entstandenen Bänke oder „Bars", welche das zu beseitigende

Hinderniss bilden. Da mit dem Austritt in die See der Strom seinen Fall und damit auch seine Schnelligkeit verliert, so ist er nicht mehr im Stande, die erdigen Bestandtheile, die er enthält, weiter zu tragen, und während sich sein Wasser in Folge des Trägheitsmomentes noch langsam über den Spiegel des schweren salzigen Meerwassers dahinwälzt und ausbreitet, sinken die Sand- und Erdtheilchen zu Boden und häufen sich daselbst zu den der Schifffahrt so gefährlichen Bänken an.

Dieses auf solche Art filtrirte Flusswasser des Mississippi bleibt nach seiner Einmündung in den Golf noch auf eine weite Strecke hinaus unvermischt mit dem Meerwasser, und nur in dem durch die Schrauben oder Schaufelräder der Dampfer aufgewühlten Fahrwasser bekommt das ursprüngliche Meergrün die Oberhand. Ebenso dringen die Fluthwellen des Meeres vermöge ihres grösseren spezifischen Gewichtes auch unterhalb des Flusswassers im Mississippibett aufwärts bis nach New-Orleans.

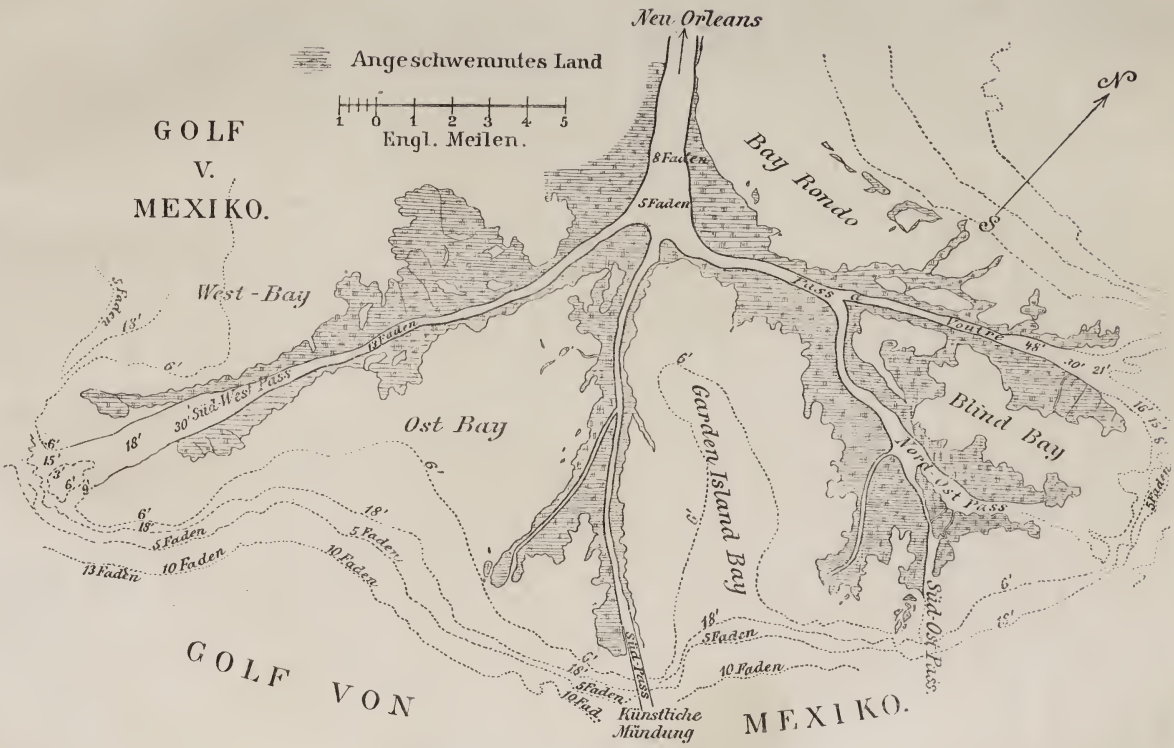
Die Zunahme der Bars ist zur Zeit des Hochwassers am bedeutendsten, da der Fluss dann auch am meisten feste Stoffe der See zuführt. Die Bars sind überdiess durch die „*Mudlumps*“ (Kothklumpen) der Veränderung unterworfen. Es sind diess kegelförmige Hügel, welche häufig innerhalb weniger Stunden vom Grunde emporsteigen und ein Haupthinderniss der Schifffahrt bilden. Dort wo der Pilot heute hinreichend Tiefe für das schwerste Schiff fand, fährt er morgen selbst mit kleinen Schiffen auf den Grund. Uebermorgen ist der Schlammkegel vielleicht wieder in Stücke geborsten und verschwunden, während an andern Orten andere Mudlumps emporkommen und allmählich zu Inseln anwachsen. Man nimmt an, dass die langen, schmalen Landzungen, welche die Mississippiufer bilden, auf diese Weise entstanden sind.

Die Bildung dieser Mudlumps wird auf folgende Weise erklärt: Ebenso wie etwa Lava und Wasserdämpfe im Innern der Erde, so suchen auch die unterhalb des Flussbettes durch die Fäulniss der organischen Substanzen sich bildenden Gase ihren Ausweg dadurch, dass sie Kegel aufwerfen und dann entweichen. Doch ist es wahrscheinlicher, dass der Druck, den die gewaltigen Wassermassen des Stromes speziell bei Hochwasser auf das lockere Erdgebilde

Im Delta: Der Leuchtthurm im Südwest-Pass.

des Strombettes ausüben, die unter dem letzteren befindlichen dünnen Schlammansammlungen zwingt, sich einen Abfluss zu suchen. Dieser Abfluss erfolgt nun durch die Mudlumps, welche in der That nach Art der Schlammvulkane jenen dünnflüssigen grauen Schlamm aussondern.

In fliessendem Wasser werden diese Schlammkegel bald wieder weggespült, während sie in ruhigem Wasser durch das Ansetzen von Schlamm und Sand immer vergrössert werden und so zu sagen die Vorposten für das



Planskizze der Mündungen des Mississippi.

hinter und zwischen ihnen entstehende Land bilden. In Folge dieser grossen Veränderlichkeit der Wassertiefen und der Unsicherheit der Einfahrt in den Strom mussten die Schiffe bei den fahrbaren Pässen, dem Südwest und dem Nordost-Pass seit Jahrhunderten bis auf die jüngste Zeit zu Piloten ihre Zuflucht nehmen, und es entstanden auf dem sumpfigen, schilfigen, unsichern Lande kleine Hafenstädtchen mit Pilotenbooten und Rettungsfahrzeugen in den Bayous und ein paar Leuchtthürmen an den Mündungen. „*The Balize*", die kleine Ansiedlung am Nordost Pass, war sogar in vergangenen Tagen ein ganz bedeutender Ort, der eigentliche Hafen von New-Orleans, wo Schiffe nicht selten wochenlang liegen bleiben mussten, bevor sie über die „Bar" gelangen konnten. Die Franzosen hatten den Ort befestigt und ein Arsenal erbaut. Alles wurde jedoch durch die grossen „*Hurricans*" im September 1870 total zerstört und in alle Winde geführt. Heute hat der alte Hafen alle Bedeutung verloren, und „*Pilot town*", das Städtchen am South-West-Pass hat seine einstige wichtige Rolle übernommen. Am Südwestpass und dem Pass à l'outre unterhält die amer. Regierung zwei Zollstationen für die einlaufenden Schiffe.

Es kann die Leser nicht besonders interessiren, die vielen nutzlosen Mittel zu erfahren, welche bisher zur Vertiefung der Flussmündungen im Mississippi angewendet wurden. Das letzte, und gleichzeitig wirksamste, Mittel, zu welchem man Zuflucht nahm, war die künstliche Verlängerung der Stromufer ins Meer hinaus vermittelst „*Jetties*" (Flussdämme), ein Project, welches durch den Ingenieur, Kapitän James B. Eads aus St. Louis nach langen, an den Donaumündungen und anderwärts gemachten Studien in Vorschlag gebracht und auch angenommen wurde.

Ein Blick auf die vorstehende Karte der Mississippimündungen wird zeigen, dass die Weite des Stromes im South-

Pass von seiner Theilungsstelle, dem „*Head of the Passes*“, aus bis auf die letzten dreiundeinhalb Meilen vor seiner Mündung überall die gleiche ist. Von dort an erweitert sich der Strom, und während den angestellten Beobachtungen zufolge die Ufer oberhalb dieser Erweiterung sich stets gleich bleiben und keiner wesentlichen Veränderung mehr unterworfen sind, kann man in den letzten dreiundeinhalb Meilen ein stete Zunahme von Sediment und eine constante Fortbildung der Ufer wahrnehmen, die sich pro Tag durchschnittlich auf 8 Zoll beläuft.

Wie man sieht, bilden also die beiden, den Strom nunmehr schon auf 100 Meilen in die See hinaus begleitenden Landzungen so zu sagen seine natürlichen Jetties, von ihm selbst aufgeworfen. Sobald er nämlich die einengenden Ufer passirt hat und sich erweitert, wird auch seine Geschwindigkeit geringer. Damit verliert er aber auch in demselben Massstabe an Tragfähigkeit für seine erdigen Bestandtheile. Sie schlagen sich zu Boden und werden nur in der Mitte des Stromes durch die grössere Flussgeschwindigkeit noch weiter geführt, während sie sich in dem stillen Wasser an den Ufern ansammeln und, wie bemerkt, die letzteren mit etwa 8 Zoll pro Tag in's Meer hinaus weiterbauen.

Nun entsteht die Frage: Wie weit werden die in der Mitte des Stromes schwimmenden Erdtheilchen fortgetragen?

An der eigentlichen Mündung des Stromes hört sein Gefälle auf und es ist nur das Trägheitsmoment, das die Wassermassen weiter fliessen lässt. Allmählich hört jedoch auch die Strömung im Meer selbst auf und das Wasser ist nicht mehr im Stande, die Sedimente zu tragen. Sie fallen zu Boden und bilden dort die Bänke oder „Bars“ des Mississippi.

Den gemachten genauen Beobachtungen von General Humphreys zufolge ist der Strom im Stande, die Sedimente noch drei Meilen (engl.) über die Mündung hinaus in die See zu tragen, und drei Meilen von der ersteren befindet sich auch thatsächlich ein „Bar“. Wenn man nun die natürlichen unfertigen Ufer der Mündung durch künstliche Mittel in die See hinaus verlängert, so werden dadurch die Wassermassen des Stromes um die betreffende Länge der künstlichen Ufer hinaus zusammen-

Im Delta: Pilot-town.

gehalten. Sie behalten dadurch ihre Geschwindigkeit und mit dieser auch ihre Tragfähigkeit bei und statt die „Bar“ drei Meilen vor der natürlichen Mündung abzusetzen, thun sie dies drei Meilen vor der künstlichen Mündung. Wird nun diese künstliche Mündung auf etwa 7 Meilen in die See hinaus geführt, so entsteht die „Bar“ 10 Meilen von der eigentlichen gegenwärtigen Flussmündung. Auf 10 Meilen Entfernung ist jedoch die See von einer derartigen Tiefe, dass es Hunderte

von Jahren bedürfte, um dort eine Bar entstehen zu lassen. Diese künstliche Verlängerung der Flussufer wird nun durch die „Jetties“ hergestellt, eine Art von Dämmen, die auf dem Flussgrunde unter Wasser in die See hinausgebaut werden.

Auf Grund dieser vielfach bewährten Theorie wurden dem Congress der Vereinigten Staaten von Seiten des Kapitän Eads Entwürfe zur Beseitigung der gegenwärtigen Bank vor den Mississippimündungen vorgelegt. Die zu diesem Zweck von Capitän Eads geforderte Mündung war der Südwestpass. Da jedoch dieser letztere der bis dahin einzig für schwere Schiffe zugängliche war und man denselben nicht einem ungewissen Versuch aussetzen wollte, so wurde dem Ingenieur der Südpass angewiesen, der damals (1875) nur 7—9 Fuss Wassertiefe besass.

Betrachten wir nun die Construction dieser „Jetties“. Das einzige Material, mit welchem sie hergestellt werden konnten und auch hergestellt wurden, waren Faschinen und Weidengeflechte. Der schlammige Boden besitzt für gemauerte Steindämme nicht die erforderliche Festigkeit, und für aus Holz gezimmerte oder aus Piloten hergestellte „Jetties“ wäre die grosse Gefahr vorhanden, von den Holzwürmern, den „Tenedos“, zerstört zu werden. Diese letzteren haben ihr Zerstörungswerk sogar schon an dem Weidengeflecht der gegenwärtigen „Jetties“ begonnen, und es dürfte desshalb nothwendig werden, ihre Wände mit Cement zu bekleiden.

Die beiden „Jetties“ wurden parallel in einer Entfernung von etwa 1000 Fuss von einander in der Verlängerung der natürlichen Flussufer angelegt. Vor Allem trieb man in der Richtung der zu erbauenden Dämme Piloten in den Grund. Hierauf wurden die bereits vorher construirten etwa 70 Fuss langen und 40 Fuss breiten Matratzen aus Weidengeflecht durch ein Towboot an die betreffende

Stelle geschwemmt und dort mit grossen Steinblöcken gleichmässig so lange beschwert, bis sie zu Boden sanken. Auf diese Grundmatratze wurde eine zweite, jedoch schmälere Matratze placirt, auf diese eine dritte u. s. w., bis der Damm beiläufig die Höhe des Wasserspiegels erreicht hatte. Jede Matratze wurde an die andere, wie auch an den Grund mit Pflöcken und Steinen verankert und dem Fuss des Dammes durch Felsblöcke grössere Festigkeit gegeben. Aber nicht genug damit. Es galt ausserdem, die Dämme durch eine Erdschichte zu beiden Seiten zu verstärken und gleichzeitig auch dem von ihnen eingeschlossenen Strom eine grösser Tiefe zu geben. Dies wurde durch die Erbauung von kurzen, in den Fluss springenden Querdämmen sogenannten „Spornen", in überraschender Weise erreicht; denn während einerseits die Zwischräume zwischen je zwei Spornen und der Jetty, an welche sie angebaut waren, sich rasch mit Sediment ausfüllten, wurde dem Strom in der Mitte eine grössere Schnelligkeit gegeben, welche auch eine allmähliche Vertiefung des Bettes zur Folge hatte.

Es handelt sich jetzt noch darum, die dem Meere zugewendeten Enden der Dämme durch breite, sich allmählich verflachende Köpfe derart zu verstärken, dass sie den Ozeanwellen hinreichenden Widerstand bieten.

Der Hauptzweck der „Jetties", die Beseitigung der „Bar" und ein 200—300 Fuss breites Fahrwasser von 30 Fuss konstanter Wassertiefe ist jedoch den zuletzt eingetroffenen amerikanischen Nachrichten zufolge bereits erreicht und New-Orleans dadurch den schwersten Seeschiffen zugänglich gemacht und in seinen Lebensinteressen gesichert. Die Kosten der Herstellung der „Jetties" beliefen sich bisher auf 4 Millionen Dollars.

Ob sich die „Jetties" auf die Dauer bewähren werden, ist eine andere Frage. Das leichte Weidengeflecht

wird die Strömung nicht lange im Zaume halten und dem Seitendruck des Flusses, sowie dem hier sehr stürmischen Meere nicht lange widerstehen können. Vor Allem ist dem Weidengeflecht und dem Holzwerk mit dem Holzwurm ein äusserst gefährlicher Feind erstanden, dessen Thätigkeit sich den bisher gemachten Wahrnehmungen zufolge auf eine bedeutende Strecke in den „Jetties" bemerkbar macht. Man fand einzelne Stellen gänzlich zerfressen, und die Frage ist nun, wie lange wird es dauern, bis sie das ganze Werk baufällig gemacht haben werden?

Ebenso ist auch die grössere Tiefe zwischen den „Jetties" diesen gefährlich. Es kann vorkommen, dass die letzteren von den Fluthen unterwaschen werden und in Stücke gehen, oder aber, dass das leichte Flechtwerk den Winterstürmen des Oceans nicht lange Widerstand leisten kann und allmählich weggerissen wird. Desshalb kann man den betreffenden Autoritäten nur eine ausgiebige Verstärkung der „Jetties" dringend anempfehlen.

Sonst kann man sie und New-Orleans nur zu dem Resultat, zur Oeffnung der Mississippimündungen, beglückwünschen. Kommt zu diesem so vortrefflichen Werk noch eine weise und systematische Kanalisirung des Mississippithales hinzu, so dürfte damit nicht nur eine der Hauptbedingungen des Wiederaufblühens des amerikanischen Südens erfüllt sein, sondern es würde auch unendlich zur Hebung des Westens und der Präriestaaten beitragen.

14

XIV.

New-Orleans als Welthafen.

Wenn man das kolossale Wachsthum der atlantischen Seestädte, der grossen Metropolen des Westens und der Agrikulturstaaten zwischen dem Mississipi und den Felsengebirgen in Betracht zieht und es mit jenem von New-Orleans vergleicht, so wird man bald zur Ueberzeugung kommen, dass diese Stadt, welche vermöge ihrer Lage von vornherein dazu berufen erschien, der Haupthandelsplatz der Union, und zum Mindesten des Mississippibeckens zu werden, eigentlich bedeutend hinter allen Hauptstädten des Landes zurückgeblieben ist. Dort, wo New-Orleans liegt, müsste nach den untrüglichen und klar vorgezeichneten Naturgesetzen des Welthandels eine der ersten, wenn nicht die erste Handelsstadt der Union entstehen, und man wundert sich, dass New-York, Boston, Baltimore, Philadelphia und selbst Chicago und St. Louis die Metropole des Mississippi überflügelt haben konnten. Keine der genannten Städte kann sich einer so günstigen geographischen Lage rühmen wie New-Orleans. Zwei Kontinente reichen sich hier die Hand. Westindien und Südamerika mit ihren kolossalen Quantitäten subtropischer Naturprodukte, mit ihrer starken Bevölkerung und ihren

grossen Bedürfnissen im Süden, die Vereinigten Staaten im Norden, Mexiko und Centralamerika im Westen. Dazu die grossartigen, von der Natur selbst geschaffenen Verkehrswege aus allen Theilen der beiden amerikanischen Kontinente, das Meer, Ströme, die bis tief in's Herz der ersteren eingreifen, und für grosse Schiffe fahrbar, hier ausmünden. Alles scheint von Haus aus auf New-Orleans als den Mittelpunkt des ganzen amerikanischen Handelsverkehrs hinzuweisen, und dessen ungeachtet ist New-Orleans doch nicht das geworden, was man sich davon erwartet hatte. Andere Städte haben New-Orleans selbst in dem Verkehr mit jenen Ländern geschlagen, die doch aus den triftigsten Gründen ihre Beziehungen mit New-Orleans aufrecht erhalten sollten. Ja es ist so weit gekommen, dass Kaffee, Zucker, Tabak u. s. w., also die wichtigsten Produkte für den Westen, statt direkt auf der billigen Wasserstrasse über New-Orleans und den Mississippi hinauf nach St. Louis, auf dem um mindestens 1000 Meilen längeren und um das Doppelte kostspieligeren Umweg über New-York und auf Eisenbahnen dahin befördert werden, und auf Kosten der nach vielen Millionen zählenden westlichen Bevölkerung, die zum grossen Theil aus Deutschen besteht, New-York und die Eisenbahnkoterien bereichern. So unnatürliche Verhältnisse müssen natürlich sehr triftige Gründe haben, und wir wollen sie denn auch näher untersuchen.

Die erste und wichtigste Ursache des Zurückbleibens von New-Orleans war unzweifelhaft der Krieg und die damit verbundene Niederlage des Südens, dessen Hauptstadt New-Orleans doch zunächst ist. Nirgends fühlt sich der Pulsschlag der Südstaaten und speziell der westlichen Südstaaten so stark, wie in New-Orleans. Was sie verlieren, verliert New-Orleans doppelt, und ihr Gewinn ist auch für die Hauptstadt doppelter Gewinn. Mit diesen durch den

Krieg entstandenen unglücklichen Zuständen kamen noch die politischen Umtriebe und Wirren, Krankheiten und Epidemien, die gleichfalls auf den Handel und den Credit der Stadt nachtheiligen Einfluss übten. Mit dem gelben Fieber wurde alljährlich auch im New-Orleanser Hafen sechs bis sieben Monate lang die Quarantaine eingeführt, und der Hafen somit gerade gegen diejenigen Handelsplätze Westindiens und Südamerikas gesperrt, mit denen sonst der lohnendste Verkehr herrschen musste. Merkwürdigerweise werden jedoch Baltimore, New-York und Boston, ja selbst die südlichen Häfen Norfolk und Savannah, die alle schon vom gelben Fieber heimgesucht worden und sich für dasselbe empfänglich gezeigt haben, von Seite der Staatsregierung für den westindischen und südamerikanischen Verkehr nicht gesperrt, so dass sich der letztere von dem Stiefkinde New-Orleans begreiflicherweise immer mehr abwenden musste.

Die Quarantaine wäre leicht erklärlich und sogar nothwendig, wenn es nicht durch die Thatsachen erwiesen wäre, dass das gelbe Fieber in New-Orleans gerade so gut von selbst entsteht, wie in Havannah und anderen Häfen. Und selbst abgesehen davon, scheint diese einseitige Abschliessung eines einzigen und dabei des grössten Hafens bei gleichzeitiger Offenhaltung anderer, nicht nur eine Ungerechtigkeit gegen New-Orleans, sondern ein äusserst empfindlicher Schlag für den ganzen grossen Westen, dem mit der Absperrung von New-Orleans gleichzeitig der ganze Mississippi, also seine Hauptverkehrslinie, man könnte sagen seine Lebensader, abgeschnitten wird. Durch diese Quarantaine wurde also nicht nur New-Orleans, sondern auch der Westen in seinen wichtigsten Geschäftsinteressen auf das Empfindlichste geschädigt und der letztere gezwungen, seine Bedürfnisse statt auf der natürlichen, nächsten und billigsten Route, auf dem kolossalen Umwege

über die atlantischen Seehäfen per Eisenbahn zu beziehen! Das Mississippibecken wird von zwanzig Millionen Menschen, also der Hälfte der ganzen Bevölkerung der Vereinigten Staaten bewohnt, die also auch die Hälfte der aus der Nachbarschaft von New-Orleans kommenden subtropischen Produkte verbrauchen. Doch statt dass sie diese fünfzig Prozent über New-Orleans erhalten, kommen beiläufig nur zehn Prozent auf diesem Wege nach St. Louis und dem Westen, während vierzig Prozent den Weg über Boston und New-York nehmen. Von den Waaren, welche die Vereinigten Staaten jährlich aus Mexiko einführen und die einen Werth von fünfzehn Millionen Dollars besitzen, finden nur drei Millionen den Weg über New-Orleans nach den grossen westlichen Städten, obschon der Weg über New-Orleans um mindestens fünfzehnhundert Meilen näher ist, als jener über New-York!

Ein weiterer Grund für das Zurückbleiben von New-Orleans als Hafenstadt war die schwere Zugänglichkeit der Mississippimündungen und die Schwierigkeiten, mit denen transatlantische Dampfer an der Einfahrt in den Southwest Pass gewöhnlich zu kämpfen hatten. Oft mussten dieselben wochenlang auf den Schlammbänken an der Mündung sitzen bleiben, ehe eine starke Fluth oder das Steigen des Flusses ihnen die Einfahrt gestattete. Das ist nun, wie wir im vorigen Kapitel gesehen haben, glücklich beseitigt, und die grössten Dampfer können unbehindert und ohne Gefahr nach New-Orleans gelangen.

Ein ferneres Hinderniss der Entwickelung der Stadt war der Mangel genügender Eisenbahnverbindungen mit jenen neu eröffneten Ländergebieten, deren Handel und Industrie es eigentlich hätte kontroliren sollen, nämlich Arkansas, Texas und der eigene Staat Louisiana selbst, ferner Verbindungen mit den grossen Baumwolldistrikten. Auch dieses Hinderniss ist nun beseitigt. Die allgemein

für so nothwendig erachtete direkte Eisenbahn nach Texas ist nach langjährigem Zuwarten, während welchem St. Louis seine Fangarme über jenes Gebiet gemächlich ausdehnte, endlich fertig geworden, und heute braust das Dampfross von New-Orleans unbehindert bis tief nach Texas hinab, bei Houston auf das texanische Bahnnetz übertretend. Ein grosser Theil des Verkehrs jenes Riesenstaates, der bisher wegen mangelnder Kommunikationen den Weg nach St. Louis nehmen musste, wird nun in seine natürlichen Bahnen zurückkehren, und es wird an den Geschäftsleuten von New-Orleans liegen, die noch im Wege stehenden Hindernisse für die Kontrole des texanischen Marktes zu beseitigen. Die Bahnverbindung zeigt bereits ihre wohlthätigen Wirkungen, denn die aus Texas eintreffenden Bestellungen hauptsächlich für Agrikulturmaschinen übertreffen der N. O. „Deutschen Zeitung" zufolge alle Erwartungen. Doch noch fernere Verbindungen mit Texas stehen bevor: Die Morgan-Eisenbahn-Kompagnie baut bereits an einer Zweigbahn von Vermillionville nach den louisianischen Städten Opelousas und Washington, eine Bahn, welche noch innerhalb des Jahres 1881 bis nach der am Red River, nahe der texanischen Grenze belegenen Stadt Shreveport verlängert wird, womit der schönste und fruchtbarste Theil Louisianas in direkte Verbindung mit New-Orleans gelangt.

So haben sich denn die Verkehrsverhältnisse in New-Orleans bedeutend gebessert; der Mississippi ist frei, neue Ländergebiete sind durch Eisenbahnen eröffnet, der sanitäre Zustand der Stadt hat sich gehoben — es bleibt nur eines übrig, um New-Orleans gleichberechtigt in die Konkurrenz mit den grossen atlantischen Häfen treten zu lassen: Das Monopol der östlichen Städte und Eisenbahnen zu brechen, die heute noch den Verkehr zwischen Europa und dem Westen, ja auch wie wir gesehen haben, den

Verkehr zwischen Südamerika und Westindien mit dem Westen beherrschen. Diese Koterie von reichen Eisenbahndirektoren, Importeuren, Kaufleuten und Grossindustriellen sind die wahren Herren des Landes, beeinflussen die Gesetzgebung und den Kongress, kaufen mit dem kolossalen, nach Milliarden zählenden Kapital die Nebenbahnen auf, und erhalten sich auf jede erlaubte und unerlaubte Weise in ihrer künstlich herbeigeführten Hegemonie, wohl wissend, dass bei einem Erschlaffen ihrer Thätigkeit und schlauen Eisenbahnpolitik der Handel die ihm aufgezwungenen Wege verlassen und in seine natürlichen Bahnen zurückkehren würde. Diese natürlichen Bahnen führen gewiss nicht über New-York und Boston.

Je mehr sich nun die gewaltigen Länderstrecken westlich des Mississippi bevölkern, desto grösser werden die Bedürfnisse wie die Produktion dieser Länder, und die vorhandenen kostspieligen Verkehrslinien nach den zweitausend Meilen entfernten atlantischen Häfen können nicht mehr genügen. Der ferne Westen liegt ausser dem Bereich der neuenglischen Geld- und Industrie-Barone und muss sich naturgemäss der grossen Verkehrsstrasse des Mississippi zuwenden. Die Prairiestaaten bis hinauf an die canadische Grenze und an die Felsengebirge, haben in dieser Hinsicht dieselben Interessen wie New-Orleans und die Mississippistaaten. Wenn sie doch nur einsehen würden, dass diese Interessengemeinschaft sie verbinden sollte, um die neuenglischen Monopole zu brechen!

Indessen ist auch trotz der unnatürlichen Verkehrszustände, wie bemerkt, eine entschiedene Besserung eingetreten, die aus allen eintreffenden Berichten und Zeitungsmeldungen hervorgeht.*) An Getreide kamen in New-

*) Leider war das dem Verfasser zu Gebote stehende Material sehr beschränkt. Während die westlichen Städte, Behörden und Staatsregierungen

Orleans 1878 $11^1/_4$ Millionen Bushel zur Ausfuhr, aber immer noch nimmt New-York bei einer Getreidequantität von $124^1/_2$ Millionen Bushel den ersten Rang unter den Seehäfen Amerikas ein!

Folgende Tabelle zeigt die Getreidezufuhr der bedeutendsten sieben Hafenplätze:

	1876	1877	1878
New-York . . .	71 820 000	81 202 000	124 661 000
Baltimore . . .	29 552 000	23 537 000	39 672 000
Philadelphia . .	31 272 000	21 502 000	38 203 000
Boston	13 244 000	13 491 000	18 234 000
Montreal . . .	13 207 000	13 428 000	12 858 000
New-Orleans . .	5 450 000	8 226 000	11 189 000
Portland . . .	2 569 000	1 212 000	2 607 000
Total	167 114 000	162 598 000	247 424 000

Wie man sieht, bemerkt hierzu der „Anzeiger des Westens", nimmt New-Orleans noch immer erst die sechste Stelle ein, aber es ist bemerkenswerth, dass es unter allen in der Liste aufgeführten Städten im Verhältniss die bebedeutendsten Fortschritte gemacht hat. Trotz des gelben Fiebers hat es seit 1876 seinen Getreideexport mehr als verdoppelt. Man darf wohl annehmen, dass es ohne die schreckliche Seuche, welche allen Verkehr auf dem unteren Mississippi vier volle Monate hemmte, schon im letzten Jahre Montreal und vielleicht Boston überholt hätte. Wenn dieses Jahr die Seuche nicht wiederum auftritt, so wird New-Orleans noch in diesem Jahre die vierte Stelle unter den genannten, Getreide ausführenden Hafenplätzen ein-

---

den schriftlichen Bitten des Verfassers um statistisches Material, Behelfe u. s. w. in der ausgedehntesten Weise willfahrten, blieben seine an die Regierungen, Städte-Verwaltungen und Zeitungen des Südens, speziell Louisianas, gerichteten Briefe vollständig unbeantwortet. Auf solche Weise kann die so sehr begehrte Einwanderung wahrlich nicht gefördert werden.

nehmen. Später muss es sich zeigen, ob es im Stande ist, mit den drei Städten New-York, Philadelphia und Baltimore, welche jetzt über vier Fünftel der gesammten Getreideausfuhr der atlantischen Küste besorgen, in Konkurrenz zu treten, wie die Freunde des Jettie-Systems es prophezeit haben und noch hoffen. Dass es mit den Erwartungen des „Anzeigers des Westens“ seine Richtigkeit hatte, geht aus den jüngsten Berichten hervor; denn im vergangenen Jahre 1880 war die Getreideausfuhr von New-Orleans in der That schon auf $15^1/_4$ Millionen Bushel gestiegen!

Da jetzt schon der grössere Theil des zur Ausfuhr gelangenden Weizens vom westlichen Ufer des Mississippi kommt und der Flusstransport nach New-Orleans um die Hälfte billiger besorgt werden kann, als der Eisenbahntransport nach dem Osten, so wird sich voraussichtlich ein immer grösserer Theil des zur Ausfuhr bestimmten Getreides nach New-Orleans wenden; vorausgesetzt natürlich, dass sich die Jetties auf die Dauer bewähren. Alle anderen Einwände, welche man gegen die Getreideausfuhr über New-Orleans zu erheben pflegte, vor Allem der, dass jenes Getreide durch die Hitze verderben würde, sind längst widerlegt. Das Getreide Kaliforniens passirt zweimal die Linie, ehe es auf den europäischen Markt kommt, und das Ostindiens passirt durch das rothe Meer, so ziemlich den heissesten Winkel, den es auf dem ganzen Erdboden giebt. So dürfen wir denn mit allem Rechte für den Getreidehandel von New-Orleans und auch von St. Louis eine glänzende Zukunft erwarten.*)

---

*) Welche Wichtigkeit und Ausdehnung der Schifffahrtsverkehr in New-Orleans besitzt, kann selbst der Fremde schon aus irgend einer beliebigen Tageszeitung entnehmen. Vier bis fünf durchgehende Spalten sind den Schiffsnachrichten gewidmet. Dabei ist die Eintheilung derselben, sowie überhaupt in allen Blättern Amerikas so vortrefflich und übersichtlich, dass man sofort einen Einblick in das ganze maritime Leben der Stadt erhält. Die drei Haupt-

In der That fühlen sich die Geldprotzen der nordatlantischen Häfen, wie New-York und Boston, dnrch die neue Wendung der Dinge sehr beunruhigt, und man bietet Alles auf, um den Handel und Verkehr wie bisher in seinen unnatürlichen Bahnen zu erhalten. Der Eriekanal, welcher bisher die hauptsächlichste Frachtverkehrslinie zwischen

---

Rubriken, in welche diese Nachrichten eingetheilt sind, heissen „Flussnachrichten", „Seenachrichten" und „Dampfer". Unter den „Flussnachrichten" werden zunächst die angekommenen Schiffe, die erwarteten und die abgegangenen Schiffe gemeldet. Hierauf werden die auf den Wasserstand in den einzelnen Flusshäfen bezugnehmenden Depeschen, die täglich Nachmittags 3 Uhr abgesandt werden, veröffentlicht. Eine solche Tabelle ist beispielsweise die folgende:

Häfen	Ueber dem normalen Wasserstand		Veränderung seit gestern	
	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll
Cairo	24	1	†1	2
Cincinnati	0	0	0	0
Louisville	8	10	†0	2
Memphis	22	0	0	0
Nashville	8	3	†1	0
New-Orleans	4	4	†0	2
Pittsburg	0	0	0	0
Shreveport	6	8	*0	4
St. Louis	12	9	†0	2
Vicksburg	34	11	†0	1

Das Zeichen * bedeutet Steigung; † Abnahme.

Nach diesen für die Dampferpiloten höchst wichtigen Nachrichten, die indessen zumeist noch viele andere Häfen der Nebenflüsse enthalten, kommen die allgemeinen Neuigkeiten über den Schifffahrtsverkehr auf den ganzen, Tausende Meilen umfassenden Flussläufen des Mississippibeckens, und endlich der bisher so wichtige Abschnitt *„From the Passes"*, d. h. von den Strommündungen, mit der Meldung des Wasserstandes an der *„Bar"* und den von in- und ausländischen Häfen eingetroffenen Seeschiffen.

Unter *„Marine News"* werden die in jedem Seehafen gebräuchlichen Meldungen gebracht, und darauf kommen die Annoncen der abfahrenden Dampfer, aus denen man die Grösse des Flussverkehrs allein schon ermessen kann. In den New-Orleanser Blättern stehen täglich zwanzig bis fünfundzwanzig derartige Annoncen.

New-York und den Weststaaten bildete, soll auf Staatskosten erweitert und vertieft und die Schifffahrt auf diesem Kanal abgabenfrei gemacht werden, um, wie in den Motiven ausdrücklich hervorgehoben wird, der das New-Yorker Ausfuhrgeschäft beeinträchtigenden Konkurrenz des Frachtverkehrs auf dem Mississippi entgegenzutreten. Da Chicago, Detroit, Cleveland und Buffalo gleichfalls dabei interessirt sind, dass das Getreide-Ausfuhrgeschäft des Nordwestens in der alten Bahn bleibt, und nicht in die Mississippiroute hinein abgelenkt wird, überdies auch die grossen Eisenbahnlinien zwischen New-York und dem Westen in Gefahr sind, den einträglichsten Theil ihres Frachtverkehrs zu verlieren, so wird vermuthlich Alles, was Geld, Energie, sowie geschäftlicher und politischer Einfluss vermögen, aufgewendet werden, um der Mississippi-Frachtroute einen Riegel vorzuschieben. Aber die letztere hat schon einen gewaltigen Vorsprung gewonnen. Sie erfreut sich grosser Popularität im ganzen Nordwesten, dessen *„Granger"* in der neuen Route nicht nur ein vortreffliches Mittel zum Herabdrücken der Frachtpreise zwischen dem Westen und New-York, sondern auch einen willkommenen Bundesgenossen gegen die ihnen verhassten Eisenbahn-Monopole erblicken. Und, was die Hauptsache ist, die Frachten auf der südlichen Linie sind so viel niedriger, als die Frachtpreise auf der östlichen Route, dass es den bei der letzteren Interessirten sehr schwer fallen wird, diese Differenz auszugleichen. Die Rechnung ist an und für sich sehr einfach. Die Mississippi-Barken und -Schleppdampfer schaffen Weizen und Welschkorn für 5 Cents den Bushel von St. Louis nach New-Orleans, und für 15 Cents den Bushel von St. Paul nach New-Orleans. Die Fracht von New-Orleans nach Liverpool aber beträgt 12 Cents per Bushel. Nun sind zwar die Frachtpreise von New-York nach Liverpool niedriger, aber doch nur etwa $2^1/_2$ Cents per Bushel. Dagegen kostet

der Transport des Bushels Weizen von St. Louis nach New-York 20 Cents, und von St. Paul nach New-York 33 Cents. Demnach liefert die Fluss- und Ocean-Dampfer-Transportlinie den Bushel Weizen von St. Louis nach Liverpool für 17 Cents, während der Transport des Bushels Weizen von St. Louis über New-York nach Liverpool $29^1/_2$ Cents kostet. Das macht eine Preisdifferenz von $12^1/_2$ Cents per Bushel zu Gunsten der südlichen Route! Für St. Paul stellt sich diese Differenz gar auf $15^1/_2$ Cents per Bushel heraus.*)

Der Frachtverkehr auf dem Mississippi hat in Folge dessen neuerdings auch reissend schnell zugenommen, und überall am oberen Stromlaufe, in St. Paul, Winona, La Crosse, Dubuque, Davenport, Keokuk u. s. w. beschäftigen die Presse und die Kaufmannschaft sich vorzugsweise mit dieser Frage, ein Beweis, welch' hohes Interesse der Strom und seine südliche Metropole New-Orleans sogar dem äussersten Norden des Mississibeckens einflösst. Selbst die reiche Illinois Centralbahn-Gesellschaft, deren Verwalter und Aktionäre grösstentheils New-Yorker und Chicagoer sind, lässt jetzt grosse Getreide-Elevatoren in Cairo, an der Mündung des Ohio in den Mississippi bauen, um von dort aus das Getreide-Verschiffungsgeschäft per Fluss den Mississippi hinunter in grossem Massstabe zu betreiben. Eine der St. Louiser Flussschifffahrts-Gesellschaften, die „*Mississippi Valley Transportation Company*", liess kürzlich eine Flotte von fünfzehn grossen Barken, beladen mit über 11 000 Tonnen Getreide (nahe an 400 000 Bushel), eskortirt von zwei grossen Schleppdampfern, flussabwärts gehen. Gleichzeitig war eine andere Gesellschaft, die „*American River Transportation Company*", mit der Herstellung einer ähnlichen Flotte beschäftigt. So grosse Verschiffungen über-

*) Dem N. Y. „Belletristischen Journal entnommen.

steigen freilich die Trag- und Zugkraft von Eisenbahnzügen. Dreissig Lokomotiven und fünfhundert Frachtwagen hätten jene Masse kaum fortschaffen können.

Das Hauptstapelprodukt für New-Orleans ist und bleibt jedoch die Baumwolle, von dessen Gesammtproduktion in den Vereinigten Staaten 44 Prozent ihren Weg über New-Orleans nehmen. Die dortige Baumwollbörse, die 1871 mit einer Liste von 100 Mitgliedern eröffnet wurde, zählt heute deren 300. Jährlich werden 30000 Dollars für die rasche Einholung von Nachrichten über den Stand des Baumwollmarktes in allen Welttheilen und Städten verausgabt! Weitaus die Hälfte der kolossalen Baumwollmenge geht nach Liverpool, beiläufig je ein Fünftel nach Havre und New-York; dann folgen Bremen, Boston, und schliesslich eine Menge anderer Häfen von Petersburg bis Marseille und Veracruz. — Im Jahre 1872 liefen in New-Orleans über 2500 Dampfschiffe mit einem Gehalt von $3^1/_2$ Millionen Tonnen ein; der Werth der von diesen Schiffen eingebrachten Hauptartikel belief sich auf 160 Millionen Dollars, und der Werth der hiervon den Mississippi aufwärts gehenden Waaren 90 Millionen Dollars; den Gesammtwerth des Handels von New-Orleans kann man auf beiläufig 400 Millionen Dollars jährlich schätzen. Die Einfuhr vom Auslande belief sich auf ca. 19 Millionen Dollars, die Ausfuhr auf 90 Millionen. Fünf Dampferlinien verbinden New-Orleans direkt mit Europa; eine hiervon, dem Norddeutschen Lloyd gehörig, fährt nach Bremen und Havre, und drei nach Liverpool (die Liverpool Southern Line, die Mississippi und Dominion Line und die State Line).

Was New-Orleans jedoch noch fehlt und für den weiteren Aufschwung der Stadt von grösster Wichtigkeit wäre, ist eine direkte Dampfschifflinie nach Südamerika und speziell Brasilien. Die grossen Industriezentren des Westens ebenso wie die Ackerbaustaaten sind in ihrem

Verkehr mit Brasilien auf New-York angewiesen. Die Brotstoffe, die dahin abgehen, kosten auf der Route bis New-York per Fass 75 Cents, nach New-Orleans jedoch nur 30 bis 35 Cents!

Der Westen resp. das Mississippibecken und der ganze westlich der Alleghanygebirge gelegene Theil des Kontinents ist entschieden auch der Hauptkonsument des aus Brasilien kommenden Kaffees. Doch statt dass die enormen Quantitäten, die im Jahre 1878 1 834 000 Säcke, im Gewicht von $238^1/_2$ Million Pfund betrugen, den billigsten und kürzesten Weg nach ihrem Absatzgebiet nehmen würden, werden sie nach New-York gebracht, damit die Stadt und die Eisenbahnen ihren Profit davon erhalten, bevor der Hauptkonsument dazu gelangt. Aber all' dies sind nur Fragen der Zeit. Mit dem Westen wird und muss auch der Haupthafen New-Orleans in gleichem Verhältniss emporwachsen; der Handel wird seine natürlichen Wege einschlagen, und fürwahr, es giebt heute keinen Hafen Nordamerikas, dem die Zukunft so viel bringen kann und wird, wie New-Orleans!

XV.

Nach Mobile.

Unter den vielen Eisenbahnfahrten, die ich auf meinen mehrjährigen Streifzügen durch den amerikanischen Kontinent unternommen, prägte sich kaum irgend eine meiner Erinnerung tiefer ein als jene von New-Orleans nach Mobile, der Hauptstadt des Staates Alabama*). Ich hatte mich in New-Orleans, auf dem an den Mississippilevees gelegenen Bahnhof der Mobile-Eisenbahn mit dem Bewusstsein begeben, meine Mississippifahrten abgeschlossen zu haben, und wollte nun auf der nächsten Route nach New-York und von da nach Europa zurückkehren. Doch in Amerika sollte man eigentlich jeden Tag auf neue Ueberraschungen gefasst sein. Man durchfliegt hunderte und tausende Meilen Landes, aber hunderte oder tausende liegen noch vor uns, unbekannt und unbesucht, so neu und fremdartig, dass man mit dem besten Willen seine Reisemappe nicht geschlossen behalten kann und unwillkürlich wieder

*) Alabama, ein indianisches Wort, heisst im Deutschen „Hier wollen wir ruhen!“ Wie poetisch klingen diese Namen, und wie schön und sinnreich sind ihre Bedeutungen im Vergleich zu den „Smithsville“ und „Brownsville“ der Amerikaner!

in das aufregende Leben des Studiums und der Beobachtung zurückfällt, das man monatelang geführt. Erst wenn man sich wieder auf dem freien grossen Ozean befindet, dann überkommt den Amerikapilger die so schwer vermisste geistige Ruhe; erst dann ist er sicher, dass seinen Lauf keine Büffelheerde mehr kreuzen, keine Alligatoren mehr begleiten werden; dass kein brennender Baumwolldampfer sein Interesse wach halten werde, und dass er einige Tage absoluter Ruhe geniessen könne. Das ist, solange er sich auf amerikanischem Boden befindet, unmöglich.

Ich fand dies abermals auf meiner Reise nach Mobile und von dort durch die atlantischen Südstaaten nach dem Norden bestätigt. Jede Station, jede neue Bahnmeile, über welche der Zug dahinrollte, gewährte neue Bilder, zeigte neue Seiten dieses grossen Landes, das man so fälschlich das Land der Einheitlichkeit und der Wiederholungen nennt! Das Gegentheil davon ist wahr. — Die Eisenbahn von New-Orleans nach Mobile ist eine der Sehenswürdigkeiten des Südens. Sie fährt auf ihrer ganzen 141 engl. Meilen betragenden Länge durch Cypressensümpfe und Urwälder, kleine reizende Seebadeorte, Negerdörfchen, deren Namen ihren indianischen oder französischen Ursprung verrathen, über grosse Ströme hinweg und gar noch mitten durch meilenweite Meeres-Buchten!

Die ersten paar Meilen der Bahn liegen auf dem schmalen Landstreifen, welcher die beiden Salzseen Lac Pontchartrain und Lac Borgne voneinander trennt. Hohe uralte Cypressen mit dem charakteristischen grauen, lang herabhängenden Mississippimoos auf den Aesten, stehen auf düsterem, ebenfalls moosbedecktem Sumpfe, aus welchem an einzelnen Stellen hohes Schilf emporschiesst. Schildkröten, Schlangen und Alligatoren, hie und da ein paar Wasservögel beleben diese düstere Sumpflandsszenerie, die sich bis zu den „*Rigo-*

lets", dem Ausfluss des Lac Pontchartrain in's Meer, hinzieht. Hier überspannt eine hölzerne meilenlange Brücke den Strom, in der Mitte eine 100 Fuss weite Oeffnung für den Schiffahrtsverkehr freilassend, die bei ankommenden Zügen geschlossen wird. Gegen Nordost erscheinen die dunklen, von einer Flaggenstange mit dem Sternenbanner überhöhten Mauern des Fort Pike. Aber selbst nach dem Ueberschreiten der Brücke sind wir im Zweifel, ob wir uns auf wasserdurchzogenem Festland oder auf einem inselbedeckten See befinden. Selbst die grünen Landstrecken, über welche der Zug hinweg eilt, scheinen uns schwimmende lose Inseln zu sein — überall Urwald, Savannen und Wasser. Die Lagunen führen hier den Namen „*trembling Prairie*", zitternde Prärie, und in der That musste die Bahnstrecke auf der schwammigen, auf Wasser ruhenden Wiesendecke mit Piloten unterbaut werden, um das Einsinken der Züge zu verhindern. Zwischen den Waldlichtungen hindurch schweift der Blick über endlose Wasserflächen und Savannen im Norden, über den inselbedeckten mexikanischen Golf im Süden; kleine Pflanzungen und Häuser erscheinen auf den höher liegenden, dem Walde abgerungenen Stellen. Der Zug hält an einzelnen Stationen und gelangt endlich nach Bai St. Louis, dem beliebtesten Seebade der New-Orleanser Creolen-Gesellschaft. Hübsche Villen erscheinen zu beiden Seiten der Bahn, Hotels mit breiten Veranden, endlich der Strand mit einer Unzahl von weit in's Meer hinausgreifenden „*Piers*", hölzernen Estacaden, auf deren äussersten Spitzen kleine Badehäuschen errichtet sind — ein ganz eigenthümlicher Anblick, der Einen eher an japanische Hafenorte erinnert, — als an Amerika. Jeder Besitzer einer Villa oder eines Landhäuschens in Bai St. Louis liess sich auf starken Pfählen mit Holzverspreizung einen derartigen Pier in's Meer hinaus bauen, einfach des bedeutenden Gezeitenwechsels wegen, der den Strand zur Ebbezeit

vollständig trocken legt. Wären die Piers nicht vorhanden, so müssten die Badenden eine grosse Strecke zurücklegen, ehe sie das Wasser erreichten. — Der Zug hält einige Minuten in der Station und fährt dann weiter. Aber wohin? Doch nicht direkt in's Meer hinein? Halt! Zurück! Es wird Einem ganz bange zu Muthe, denn die Waggons gleiten in rasender Eile den Strand hinab auf die Brandung los; vor uns ist am Horizont in weiter Ferne ein schwacher Landstreifen zu sehen, zu beiten Seiten, unter uns, vor uns nichts als die salzigen Wogen des Meeres! Ich blicke zum Waggonfenster hinaus und siehe! die Wellen scheinen sich an den Rädern unseres Zuges zu brechen — der Zug aber auf der Meeresfläche dahinzugleiten! Wir fahren wie auf einem Schiffe dahin, und selbst die unangenehmen Schwankungen eines solchen scheinen wir zu verspüren. — Wir befinden uns auf einer kaum über die Wasserfläche emporragenden Brücke, von der wir absolut nichts sehen können und über die bei starkem Winde die Wellen derart hinwegschlagen, dass von einem Passiren der Züge nicht die Rede sein kann. Ihr Bau ist ziemlich einfach. Man fällte die grössten und stärksten Tannen in der Umgebung der Bai und benützte sie zu einer doppelten Reihe von Piloten, die oft auf 80 Fuss Tiefe eingerammt werden mussten. Ueber die Pilotenköpfe wurden auf jeder Reihe Balken gepflöckt, auf welche die Schienen befestigt wurden. Damit war die über zwei Meilen lange Brücke fertig. Giebt einer oder der andere der Piloten unter dem Gewichte des Zuges nach — so stürzt der letztere in's Wasser. Aber es gab keiner nach und wir sind glücklich drüben — allerdings nur wieder auf schwankender Wiesendecke, aber doch auf Land!

Bei Mississippi City, Ocean Spring, Beloxi, Pascagoula u. s. w. müssen wir auf ähnlichen und vielleicht ebenso langen „*Trestle-Work*"-Brücken die tief in's Land einschneidenden Meeresbuchten überschreiten. Halb auf Land

halb auf Wasser dahineilend, würde unserer Lokomotive hier bei ihrer amphibienhaften Existenz eher der Name Dampfalligator denn Dampfross zukommen. Im Norden begleitet uns der düstere hohe Urwald, an dessen Rand kleine „*Shantytowns*", Hüttenstädte, entstanden sind, und deren zahlreiche Dampfsägen die prächtigen Urwaldsstämme verarbeiten. Endlich überschreiten wir an einem noch namenlosen Punkte die Grenze des Staates Louisiana und befinden uns in Alabama, in dessen Hauptstadt Mobile wir bald einfahren.

Mobile, gleichzeitig auch der Haupthafen für die Verschiffung der Baumwollschätze von Mississippi und Alabama, ist eine recht hübsche, ruhige Stadt von 35,000 Einwohnern. In keiner Stadt des Südens zeigen sich die Folgen des Sklavenkrieges so auffallend wie hier. Die Strassen sind ruhig und anscheinend ausgestorben, viele schöne Residenzen der alten Pflanzer-Aristokratie in Gouvernement Street und andern Strassen sind verlassen. Von den neunzehn grossen französischen Kaufhäusern des vorigen Jahrzehnts ist heute nur mehr eines übrig; die ungeheuren Hotels stehen leer — die Geschäfte gehen schlecht, die Industrie fehlt. Nur der Baumwollhandel ist noch vorhanden, obgleich Mobile, das vor dem Kriege jährlich an 900,000 Ballen exportirte, heute kaum mehr die Hälfte davon besitzt. Eine der Hauptursachen des Stillstandes von Mobile ist die Versandung des Hafens, die noch durch die künstlichen Dämme und Barrikaden aus der Kriegszeit befördert wurde. Die transatlantischen Schiffe und selbst kleinere Küstenfahrer können die Stadt nicht erreichen und müssen 20 bis 30 engl. Meilen weit ausserhalb in der Bai vor Anker liegen bleiben, wo sie die Ladungen durch lokale Lichterboote von Mobile aus empfangen. Die Vereinigte Staaten Regierung hat da eine schwere Sünde auf dem Gewissen; Mobile ist eine Hafenstadt, und ihr Hafen ist

eine Lebensbedingung für sie; ausgiebige Baggerungen und die rechtzeitige Sprengung und Beseitigung der Barrikaden aus dem Kriege hätten die Stadt in gleichem Masse wie den Staat, dessen Haupthafen sie ist, wachsen lassen. Mit einem so grossen Hinterlande, zahlreichen, nach allen Richtungen auslaufenden Eisenbahnen und schiffbaren Strömen, mit dem Hauptgebiete der Baumwollkultur und den gewaltigen Eisen- und Kohlen-Distrikten des nördlichen Alabama in nächster Nähe könnte Mobile heute eine der blühendsten Hafenstädte der Union sein, und es würde unzweifelhaft wieder schnell emporkommen, wenn der Hafen für tiefgehende Schiffe fahrbar gemacht würde, und die Schiffe direkt an den Werften von Mobile anlegen könnten. Vorderhand sind die Verhältnisse aus den erwähnten Ursachen sowohl, wie infolge der wiederholten Gelbfieber-Epidemien ziemlich niedergedrückt. Ueberdies folgte die Stadt im letzten Jahre dem Beispiel von Memphis und hob, um ihrer Schulden loszuwerden, ihre corporative Eigenschaft auf. Mobile hat also aufgehört Stadt zu sein. An die Stelle der früheren Stadtbehörden trat eine aus acht Commissären bestehende Verwaltung des „Hafens von Mobile", welche zur Bestreitung der laufenden Auslagen Steuern erheben können, doch dürfen diese zur Tilgung der Stadtschulden nicht verwendet werden. Gegen solche Massregeln haben die Gläubiger keine Gewalt.*) —

---

*) Wenn sie klagbar werden sollten, so würden die Ver. Staaten Gerichte ihnen jedenfalls den ganzen Betrag ihrer Forderung zusprechen. Dabei würde es aber auch bleiben. Denn zur Exekution auf Grund des erlangten Urtheils können sie es nicht bringen. Die Supreme Court der Ver. Staaten hat bereits früher, vor vier oder fünf Jahren, entschieden, dass die Bundesgerichte keine Vollmacht haben, in Staaten, Counties oder Städten Steuern auszuschreiben, folglich auch nicht berechtigt sind, solche Steuern durch die Ver. Staaten Marschälle eintreiben zu lassen. Wo die Lokalbehörden oder Legislaturen sich weigern, Steuern für solche Zwecke auszuschreiben, hat der Gläubiger

Der Hafenverkehr wurde in den letzten Jahren von der Stadt abgelenkt und dem Hafen von Pensacola, einer kleinen schon in Florida gelegenen Stadt zugewendet. — Die Louisville-Nashville-Great-Southern-Bahn, welche Louisville in Kentucky zu einem Emporium des Südens zu machen sucht, hat neuerdings wieder einen bedeutenden Schritt nach diesem Ziele hin gethan, indem sie Pensacola zu ihrem südlichen Endpunkt gemacht und, da von jenem prächtigen Seehafenplatze aus jeden Sonnabend ein Dampfer nach Havana fährt, einen grossen Theil der Staaten Alabama und Tennessee in direkte Verbindung mit den Antillen gebracht hat. Pensacola ist überdies der grösste Holzmarkt an des Golfküste. Es werden jährlich von dort 65 bis 70 Millionen Fuss Bretterholz, 6 Millionen Fuss gefällten und 14 Millionen Fuss Stabholzes verschifft. Während des Winters liegen beständig 150 bis 200 Schiffe im Hafen vor Anker, um Holz einzuladen. All' dies Holz ist Gelbfichte *(Yellow pine)*, und die Umgegend ist mit den ausgedehntesten Urwäldern dieser Bäume bedeckt. Der grösste Theil derselben gehört der Bundesregierung, und wenigstens zwei Dritttheile des von Pensacola verschifften Bauholzes ist auf Regierungsländereien gefällt. Aber leider eignen sich Holzdiebe, welche man „*Logemen*" nennt, von diesem Holz sehr viel an. Herr J. S. Gainey, Spezialagent des Departements des Innern, ist fortwährend mit der gerichtlichen Verfolgung dieser Diebe beschäftigt, aber ihre Verurtheilung hält sehr schwer, da die Geschworenen grösstentheils selbst ihre Mussestunden mit Holzdieberei ausfüllen. Als ein schlagendes Beispiel theilt Herr Gainey mit, dass er in einem neulichen Prozess gegen eine Anzahl

---

kein Rechtsmittel, um ein Gerichtsdekret, welches ihm seine Forderung zuspricht, vollstrecken zu lassen.

Holzdiebe in Pensacola 47 Zeugen stellte, die Geschworenen trotzdem aber kein Schuldig aussprachen.*)

Die Holzdiebe könnten jeder 160 Acker Regierungsland in Besitz nehmen, sie brauchten blos ungefähr vierzehn Dollar Einschreibegebühr zu zahlen und fünf Jahre auf dem Lande zu wohnen. Aber sie wollen keine Gebietsbeschränkung, und ziehen es vor, wie jetzt, die schönsten und grössten Bäume auszusuchen, wo sie sie finden. Nur dann, wenn eine Verlegung von Prozessen gegen Holzdiebe nach Tallahassee oder einem andern Ort im Staate durchgesetzt werden kann, ist eine Verurtheilung derselben zu erzielen. Neun Zehntel der Bewohner des County leben vom Holzgeschäft, — entweder als Holzdiebe, Händler, Spediteure oder Exporteure. Durch Kolonisation könnte die ganze Umgegend in einen blühenden Garten verwandelt werden. Jede über 21 Jahr alte männliche Person kann 160 Acker Land aussuchen und braucht, wie schon gesagt, nur 14 Dollars Einschreibegebühren zu zahlen und 5 Jahre auf dem Lande zu wohnen. Das Land eignet sich, da es sandig, vortrefflich zum Anbau von Süsskartoffeln und Orangen. Während der heissen Monate des Sommers sind die Geschäfte flau, da die meisten Schiffe, die nach Pensacola während des Winters kommen, um Bauholz einzuzuladen, zur Sommerszeit nach Quebek in Kanada segeln. Das Klima wird als sehr gesund und mild geschildert.

Uebrigens scheint Pensacola, dessen abgebrannter Distrikt (es wurden jüngst 75 Geschäftshäuser ein Raub der Flammen) rasch wieder aufgebaut wird, gerade kein angenehmer Aufenthaltsort zu sein. „Die Stadt besitzt zwar Kirchen genug, auch einige Schulen und zwei Zeitungen, aber noch weit mehr insbesondere von Matrosen frequentirte Trinkstuben der niedrigsten Sorte und Spielhöllen.

*) New-Yorker „Belletristisches Journal".

Die „Palafox-Werfte“ ist nur eine Reihe von Spielhöllen, Tingeltangel, Keno-Banken und liederlichen Häusern. Das Wort „Keno“ weht Einem auf Bannern von vielen Häusern entgegen. Abends sind diese Banner erleuchtet, so dass man schon von Weitem das Wort „Keno“ erblickt. In den Trinkwirthschaften giebt es nur weibliche Bedienung. Mancher Matrose verspielt da in einer Nacht alles Geld, welches er in sechs Monaten auf der See verdient hat.“ Der Bericht des „Bellet. Journals“, dem ich diese Schilderung entnehme, schliesst mit den bei jeder amerikanischen Städtebeschreibung stereotypen Worten: „Die Stadt hat jedoch ihrer Lage wegen eine grosse Zukunft.“

Von Mobile führt die beste Route nach New-York durch die Staaten Alabama, Tennessee und Virginien. Es war auch diese Eisenbahn, auf welcher ich nach mehrmonatlichem Aufenthalt den Süden verliess, um nach der Metropole des Continents zurückzukehren.

XVI.

Schlussworte.

(Der industrielle Aufschwung des Südens.)

In den vorstehenden Kapiteln wurden zunächst die sozialen und kommerziellen Verhältnisse der südlichen Mississippistaaten der Besprechung unterzogen, und es mögen noch die industriellen Verhältnisse dieses grossen Länderkomplexes im Allgemeinen betrachtet werden. Zur Sklavenzeit würde es nur Heiterkeit erregt haben, wenn man von einer „südlichen Industrie" hätte sprechen wollen. Damals gab es auf dieser Million Quadratmeilen des herrlichsten Bodens kaum eine bedeutende Fabrik; die Dampfkraft hatte sich nur auf Eisenbahnen, Dampfschiffen und höchstens noch in den „*Sugar houses*" der Zuckerpflanzungen sporadisch nach dem Süden verirrt; die kolossalen Metall- und Kohlenlager am Westabhange des Alleghany Gebirges waren kaum von der Haue berührt, und das ganze Leben und Schaffen drehte sich um das Grossziehen von Sklaven und die Produktion von Zucker und Baumwolle. Nicht einmal die nöthigsten Lebensmittel und Kleidungsstücke wurden in den Südstaaten erzeugt. Alles, von der Dampfmaschine und dem Pfluge bis zu Leinen- und Wirkwaaren, ja sogar Pöckelfleisch und Mehl wurde aus dem Norden

eingeführt. Es gab reiche Herren und arme Diener — Pflanzer und Arbeiter, aber keinen eigentlichen Mittelstand. Arbeit war von den Pflanzern verpönt, und als Gentleman wurde nur derjenige betrachtet, der von seinen Renten sorglos in den Tag hinein lebte, recht grosse Plantagen, viele Sklaven, eine städtische Residenz, Wagen und Pferde besass. In dem Momente, wo er selbst zu arbeiten anfing, ging auch sein Prestige verloren.

Diese Zustände haben im Süden in der halben Generation, die seit jenen Zeiten verstrichen, eine ganz unerwartete Umwälzung erlitten. Die Mehrzahl der Pflanzer sind nicht nur ärmer, sie sind auch klüger geworden, und wenn sie heute ihre Equipagen aufgegeben haben und sich vielleicht gar selbst zur Arbeit bequemen, so hat dies nicht etwa in den grossen pekunären Verlusten, die sie erlitten, allein seinen Grund. Sie haben einsehen gelernt, dass nur Sparsamkeit und Arbeit sie auf die Höhe ihres einstigen Glanzes zurückbefördern, ja auch nur inmitten der arbeitsamen, strebsamen Yankees aus dem Norden, die sich in den Plantagenregionen angesiedelt, selbstständig erhalten können. Der armen weissen Bevölkerung des Südens, welche einstens unmöglich mit den grossen Pflanzerherren konkurriren konnte und von diesen als „*poor white trash*“ bezeichnet und gemieden wurde, eröffnete sich mit den geänderten Verhältnissen sofort der Weg zu Wohlstand und Ansehen, denn sie konnten jetzt frei mit den einstigen Sklavenbaronen in Konkurrenz treten. Dazu kam endlich der bedeutende Zufluss an Menschen, wie an Kapital von Norden. All' das brachte eine gründliche Veränderung der Verhältnisse auf dem Gebiete der Agrikultur sowohl, wie auf jenem der Industrie hervor.

Auch der europäische Einwanderer wird jetzt nicht nicht mehr wie früher mit scheelen Augen angesehen, sondern in den meisten Staaten sogar mit Freuden begrüsst

und ihm jede mögliche Erleichterung gewährt. Demjenigen, der genügende Mittel besitzt, steht in den Südstaaten der Weg zu grossem Wohlstande offen, und in der That hat der Strom der Auswanderung sich schon theilweise nach dem Süden gelenkt.*)

Schon in einigen früheren Kapiteln wurde der grösseren Verwendung der Maschinen und der Dampfkraft auf den Plantagen Erwähnung gethan. Zur Sklavenzeit, wo sämmtliche Verrichtungen durch die Schwarzen besorgt wurden, bedurfte man weder Maschinen noch intelligenter weisser Arbeiter, oder man verfiel zum Wenigsten nicht darauf, sie durch solche zu ersetzen. Erst jetzt mit der neugeschaffenen freien Arbeit und der Konkurrenz der intelligenten Pflanzer aus dem Norden musste auch der Südländer daran denken, seine Plantagen auf rationellerem Wege zu bestellen als bisher. Er fand bald heraus, dass ihn der Dampf und die Maschine

---

*) Dem Verfasser kamen schon nach Herausgabe seiner früheren Amerikawerke häufig Anfragen aus den deutschen Auswanderungsbezirken bezüglich der Wahl der Dampferlinie und der besten Reiseroute nach den Verein. Staaten zu. Ihnen kann kurz geantwortet werden: Wer nach Amerika will, reise auf den Dampfern der zwei grossen deutschen Linien: dem „Norddeutschen Lloyd“ in Bremen und der „Hamburg-Amerikanischen Dampferlinie“ in Hamburg. Ihre Schiffe sind die grössten und bequemsten, ihre Verpflegung die beste. Auch die Dampfer des „Stettiner Lloyd“ haben sich als Emigrantenschiffe sehr gut bewährt. Wer die Reise nach England resp. nach Liverpool nicht scheut, um eine möglichst kurze Seereise zu haben, der wähle die Dampfer der „Inman-Linie“, der „National-Linie“, der „White Star-Linie“, der „Cunard-Linie“ und der Amerikanischen Linie, deren Dampfer zu den grössten und schnellsten der atlantischen Flotte zählen. Den westphälischen und rheinländischen Auswanderern liegen die Auswanderungshäfen Antwerpen und Rotterdam am nächsten, deren jeder eine Dampferlinie besitzt, und zwar Antwerpen die „Red Star-Linie“, Rotterdam die „Niederländisch-Amerikanische Linie“. Sehr gesucht und viel benutzt wird in letzter Zeit auch die „Anchor-Linie“, deren Vertreter in Hamburg residirt. Die von der Verlagshandlung angenommenen Anzeigen am Ende des Bandes geben über die genannten Linien genaueren Aufschluss.

zum grossen Theil von der kostbaren und ungewissen Verwendung der freigewordenen Neger unabhängig machte, und dass er mit der so sehr vertheuerten menschlichen Arbeit allein den Maschinen keine Konkurrenz bieten könne. Künstlicher Dünger, Dampfpflüge und Dampf-Cultivatoren, Agrikulturmaschinen aller Arten, die früher im Süden ganz unbekannt waren, werden nun schon in der ausgedehntesten Weise verwendet, ja auf meinen südlichen Fahrten begegnete ich keinem aus dem Norden kommenden Dampfer oder Güterzuge, der nicht Ackerbau-Maschinen mit zu seiner Hauptfracht gezählt hätte. Dadurch wurde auch, wie die ganz unerwartet grossen Ernten klar bewiesen, die Produktionskraft des Südens um ein bedeutendes vergrössert, wenn nicht gar verdoppelt. Zudem beginnen die Pflanzer ihr Augenmerk auch anderen Produkten als Baumwolle zuzuwenden. Mais, Gemüsearten, Tabak, Kartoffel und Getreide werden neben der Baumwolle gepflanzt und auch im Süden selbst verarbeitet, so dass sich der letztere allmählich zum mindesten in Bezug auf Lebensmittel vom Norden emancipirt.

Ob die in vielen Theilen des Südens versuchte Verwendung von Chinesen-Arbeit auf den Plantagen Fuss fassen und sich ausbreiten wird, möchte ich bezweifeln. Der Chinese ist gewiss intelligenter, flinker und fleissiger als der Neger, aber dafür unverlässlich und bei den Südländern, Weissen wie Schwarzen, sehr unbeliebt. Dabei sind ihrer zu wenige in den Vereinigten Staaten. Einer ferneren Immigration ist man dort sehr abgeneigt und schliesslich — besitzt der Süden so viele weisse und schwarze Arbeiter, dass er der Mongolen gewiss nicht bedarf, mögen sie auch jetzt auf einem halben Dutzend Plantagen in Verwendung stehen.

Mehr noch als auf dem Gebiete der Bodenkultur beginnt der Süden auf industriellem Gebiete zu leisten, und

schon heute stehen die Südstaaten, wenigstens die atlantischen, in vieler Hinsicht vom Norden unabhängig da. Zunächst kann dies von der Baumwollen-Industrie gesagt werden, die in den letzten Jahren überraschende Fortschritte machte. Es dürfte gegenwärtig noch als vager Traum gelten, wenn ich behaupte, dass die Südstaaten dereinst, — und nicht in zu vielen Jahren — Grossbrittannien wie auch die Neu-Englandstaaten aus dem amerikanischen Markte verdrängt haben werden, aber die Zukunft wird es zeigen. Vor allem Andern ist es überhaupt gar nicht einzusehen, warum die Amerikaner ihre auf ureigenem Grund und Boden erzeugte Baumwolle erst nach England zur Verarbeitung senden und nachher wieder um theures Geld zurückkaufen sollten? Die Amerikaner besitzen dieselben Maschinen, die Südländer überdies die vorzüglichste und ausgiebigste Wasserkraft; Baumaterial für die Fabriken ist hier billiger als in irgend einem andern Lande; die Baumwolle ist im Süden um mindestens 100 Dollars billiger als in England oder in den Nordstaaten, und zugleich auch besser, da das Pressen der Ballen, der Transport und die Verladung stets von Nachtheil für die Qualität sind. Die Arbeit ist im Süden um 25 bis 30 Prozent wohlfeiler als im Norden, und zudem wird hier das in der Baumwollen-Industrie liegende Kapital nicht versteuert. Ein amerikanisches Blatt sagt hierüber:

Die Baumwoll-Spinnereien des Südens werfen jetzt einen um 20 Prozent höheren Gewinn ab als die Spinnereien im Norden, da ihnen viele Ausgaben, wie sie jene haben, erspart bleiben, insofern, als sie nämlich weder für Verpackung, Lagerraum und Versicherung, noch für Fracht zu zahlen haben. In Augusta, Ga., sind 800,000 Dollars in Baumwollen-Fabriken angelegt, welche so gute Geschäfte machen, dass im letzten Jahre eine Dividende von 28 Prozent ausgezahlt werden und ein neue Spinnerei, welche 500,000 Dollars kostete, errichtet werden konnte. Die

Spinnereien in Columbus, Ga., werfen einen Gewinn von 22 Prozent ab. Ueberall im Süden hat man eingesehen, wie gewinnreich die Baumwollen-Industrie ist, und beginnt deshalb, wo das nöthige Kapital vorhanden ist, mit der Anlage von Spinnereien.*)

Aber noch mehr. In den zwei letzten Jahren durchliefen die amerikanischen Zeitungen Notizen über eine von W. Clement in Memphis erfundene Maschine, welche die gepflückte Baumwolle sofort auf dem Felde, oder doch in nächster Nähe von der Plantage direkt verspönne! Für den ersten Moment scheint dies kaum glaublich, aber es hat den Anschein, als wenn wir thatsächlich vor einer jener weltumwälzenden Erfindungen stehen würden, wie es Eli Withney's „*Cotton Gin*" war.

Die „Freie Presse für Texas" enthält folgende Beschreibung der neuen Maschine:

Sie ist die Verbindung der alten „Gin" mit einer Spindel. Nach dem alten System werden die Baumwoll-Fasern von dem Samen blitzschnell durch Haken abgerissen

---

*) Folgendes ist eine Liste der südlichen Staaten mit der Anzahl von Spindeln in jedem:

Arkansas	1;700
Alabama	63,000
Georgia	137,000
Kentucky	11,264
Louisiana	6,200
Mississippi	70,000
Maryland	113,000
Missouri	26,300
Nord-Carolina	93,000
Süd-Carolina	92,000
Texas	9,300
Tennessee	40,500
Virginia	52,000
Total	715,264

Die amerikanischen Spinnereien verarbeiten gegenwärtig bereits 1 760 000 Ballen, während sie noch 1875 nur 1 225 000 Ballen verbrauchten.

und in zerzaustem Zustand in Ballen gepresst. Bei dem neuen Prozess bewegt sich die „Gin“ langsamer und zupft die Faser ab, anstatt sie abzureissen, bringt sie auf einen Zylinder und daran schliesst sich sofort das Spinnen derselben. Die ganze Arbeit des Pressens der Baumwoll-Ballen und der spätern Oeffnung derselben, sowie die ersten Vorbereitungen zum Spinnen fallen weg, und damit ein grosser Theil der Kosten. An die Stelle von mehreren verschiedenen Maschinen tritt hier eine einzige. Dazu aber kommt noch, dass diese letztere viel mehr Baumwolle zur Bearbeitung liefert als die alte „Gin“, bei der sehr viel (9 Prozent) verloren ging.

Um die Vortheile der Maschine weiter darzulegen, sei bemerkt, dass das Pfund Baumwolle jetzt an Ort und Stelle nur 8 Cents werth ist; das von der Clement-Maschine abgesponnene Baumwollen-Garn aber erhält sofort einen Werth von 17 Cents. Nach dem alten Prozess mit der „Cotton-Gin“ ist ein Ballen Baumwolle gegenwärtig 50 Dollars werth; durch den Clement-Prozess steigt der Werth jedoch sofort auf 100 Dollars.

Die diesjährige Ernte von Baumwolle wird auf fünf Millionen geschätzt und würde nach dem alten Verfahren dem Süden 225 Millionen Dollars eintragen; das neue aber steigert diese Einnahme auf 500 Millionen. Dies wird als ein Reingewinn von 150 Millionen geschätzt. Eine Clement-Spinnfabrik verrichtet ebenso viel Arbeit wie drei Gins und kostet nur ein Drittel so viel wie diese. Eine vollständige Revolution des Baumwollen-Geschäfts ist im Anzug, wodurch der Süden den ersten grossen Schritt auf der Bahn der Ackerbau-Industrie unternimmt.

Der Baumwolle zunächst an Wichtigkeit steht das Holz. Die ungeheuren Waldungen des Südens, von Alabama, Mississippi, Georgien u. s. w., versehen heute den Norden wie das Ausland mit den prächtigsten Bauhölzern, und längs der Küsten des mexikanischen Golfes wie des

atlantischen Ozeans sind hunderte von Sägemühlen in vollster Thätigkeit. Die zur Ausfuhr gelangenden Quantitäten von Brettern, Balken und Masten steigt in die Millionen. Leider ist diese Art Industrie, in so grossem Massstabe ausgeübt, dem Süden eher schädlich als nützlich, denn mit dieser Wälderverwüstung muss es früher oder später doch ein Ende nehmen, und wenn auch die Einen jetzt daraus direkten Nutzen ziehen, so wird der Schaden, den der gesammte Süden nachher erleiden wird, unübersehbar sein. Auch die todten sonnverbrannten Wüstenstrecken der nördlichen Sahara waren noch vor wenigen hundert Jahren ebenso waldreich und üppig wie es heute das Mississippibecken ist. Die Wälder verschwanden, und mit ihnen verschwand das Wasser, die Flüsse, die Cultur. Möge man in den Südstaaten rechtzeitig an die entsetzlichen Folgen dieser Waldverwüstung denken! Mögen die Blätter sich der Sache annehmen und nicht ruhen, bis der Congress endlich Gesetze zum Schutz der Wälder erlassen hat! —

In dritter Linie steht der Bergbau, die Kohlen- und Eisenproduktion. Ganz abgesehen von den atlantischen Staaten enthalten zunächst Alabama, Arkansas und Tennessee einen geradezu unerschöpflichen Reichthum an diesen so höchst wichtigen Produkten. Das „*Warrior Coal field*“ in Alabama erstreckt sich über 3000 Quadratmeilen mit Kohlenschichten von 1 bis 3 Fuss Dicke; die Cahawba Kohlenregion, in der Mitte des genannten Staates umfasst 700 Quadr. Meilen, und die Kohlenlager sind hier 6 bis 8 Fuss dick. Das gesammte Kohlenareal von Alabama allein umfasst 5500 Quadrm. mit vielen Distrikten, in welchen die Schichten 15 bis 20 Fuss stark sind. — Geologen sprechen von ebenso grossen Lagern vorzüglicher Eisenerze, und man hat auch in der That schon in Alabama grossartige Minen und Schmelzwerke angelegt.

Die Natur hat also, wie man sieht, den Süden mit ihren Gaben fast überreich bedacht, und es dürfte in den gleichen Breitegraden kein anderes Land geben, welches ähnliche Fruchtbarkeit und Mineral-Reichthum besässe. Die einstige Bevölkerung des Südens wusste dies nicht zu schätzen. Der Krieg hat sie eines Besseren belehrt. So traurig auch seine unmittelbaren Folgen waren, so segensreich dürfte er für die kommende Generation werden. Heute schon steht der Süden auf einer höheren Stufe der Cultur und des Wohlstandes als je zuvor. Der Reichthum ist nicht mehr sporadisch vorhanden, sondern liegt in der ganzen Bevölkerung, und wenn auch, wie wir gesehen haben, die Verhältnisse im Süden noch sehr viel zu wünschen übrig lassen, so ist doch jetzt schon die Bahn vorgezeichnet, auf welcher der wirthschaftliche und soziale Aufschwung stetig fortschreiten wird.

Druck von Emil Herrmann senior in Leipzig.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 21139 4876